Graf Dohna

Der Möwe





S. M. H. „Möwe“.

Graf zu Dohna

Der Möwe zweite Fahrt

Der Möwe zweite Fahrt

Vom Kommandanten

Korvettenkapitän Burggraf Graf Nikolaus zu Dohna-Schlodien

Mit einem Bildnis und 20 während der Kreuzfahrt gemachten Aufnahmen

Erstes bis fünfzigstes Tausend

Verlag Friedrich Andreas Perthes A.-G. Gotha

1917

Z. XI.

PRINTED IN GERMANY

Vorwort

Am 4. März 1916 war die letzte Nachricht von der „Möwe" in die Öffentlichkeit gedrungen. Dann war sie ganz verschwunden. Sie hatte, wie alle Vögel, ihre Mauserzeit und soll dann während des Sommers mit gänzlich neuem Gefieder an verschiedenen Stellen der Ost- und Nordsee gesehen worden sein. Es waren aber immer nur Gerüchte, und man konnte nichts Genaues erfahren.

Die „Möwe" hatte während des Sommers die Zeit benutzt, sich für neue Taten im Winter zu stärken: sie lag zur Ausführung der letzten Arbeiten und zur Ausrüstung in der Werft. Was hier folgt, sind die Aufzeichnungen, die ich mir während der Fahrt gemacht habe.

Im Nordatlantik

Die Post hatte nichts mehr gebracht, also Schluß mit Abschiedsgedanken für heute. Das Schiff liegt in der Werft im Ausrüstungsbassin. Ein alter Bekannter, Kapitänleutnant R., war zum Frühstück da; er fragte mich, ob ich eigentlich noch einmal hinausgehen wolle. Sehr lieb war es mir, auf diese Weise sehen zu können, daß meine Absicht tatsächlich ganz geheim geblieben war. Als ich ihm sagte, „in zwei Stunden geht es los", hielt er es für schlechten Scherz und wollte es natürlich nicht glauben.

Nachher kamen noch einige Freunde. Ein paar Pullen Schum wurden verlötet, von den letzten Tagen und von Zukunftsaussichten geredet und hauptsächlich auch darüber debattiert, ob es richtig sein würde, wenn ich versuchte, wieder nach Hause zu kommen. Einige waren dafür, andere sehr dagegen.

Auf einmal ist es vier Uhr, der Läufer kommt in die Kajüte und sagt: „Der Erste Offizier läßt melden, das Schiff ist klar zum Verholen." Kurzer,

ein bißchen gerührter Abschied, dann „Leinen los". Langsam schleppen uns die Dampfer ab von der Pier, dann ist die Ausfahrt frei; „Dampfer los", „Halbe Fahrt voraus", jetzt kann die Reise losgehen. Der Hafen ist schon beinahe dunkel, so daß uns niemand sehen wird. Das Wetter könnte besser sein, es ist naß und windig.

Sobald es ganz dunkel ist und der Hafen hinter uns liegt, wird es auf dem Schiff lebendig. Vom vorigen Jahre noch bekannte Gestalten tauchen wieder auf und machen sich unter mehr oder weniger Skandal an allen Ecken zu schaffen. Die „Möwe" bekommt plötzlich bunte Federn. Gegen ein Uhr wird es wieder still. Um zwei Uhr passieren wir die letzte deutsche Sperre und mit großer Fahrt geht es durch die dunkle Nacht.

23. November 1916.

Der Morgen sieht einen harmlosen Frachtdampfer durch das Wasser ziehen. Immer noch leichter Nebel, jetzt aber ganz erwünscht, da wir uns, möglichst ungenau gesehen, bei mehreren Kollegen von der Handelsmarine vorüberdrücken wollen. Auch begegnen wir ungezählten Fischerbooten, die eben nicht darüber nachdenken dürfen, wer wir sind: sie tun es auch nicht.

Die ganzen letzten Wochen und Monate war ich gar nicht dazu gekommen, an die Zukunft zu denken. Jetzt ist wieder gründlich Zeit dazu, und ich muß sagen, so ungewiß sie auch ist, ich freue mich doch darauf. Erleben wird man auf alle Fälle etwas, so oder so. Abends kommen wir frei vom letzten Leuchtfeuer, und in dunkler Nacht geht es gegen ziemlich schwere See an. Am Morgen kommt ein norwegisches Leuchtfeuer in Sicht. Es weht Windstärke 8 und wir haben sehr unsichtiges Wetter. Wer bis jetzt immer noch nicht gemerkt haben sollte, was die Uhr geschlagen hat, der weiß jetzt Bescheid. Ich glaube, alle sind es zufrieden. Diese kleinen Sommerunternehmungen waren ja schön, aber es mußte wieder einmal etwas Ordentliches geschehen. Nur zum Ausdruck kommt diese Zufriedenheit vorläufig noch nicht recht: alle sehen etwas blaß aus und mir geht es auch nicht extra. Aber was macht das, noch ein paar Tage ordentlich schlingern, dann wird man sich wieder an die See gewöhnt haben. Wir bekamen es gründlich und immer gerade von der Seite, zuerst von Backbord, dann von Steuerbord, so daß schon nach wenigen Tagen Mannschaft und Schiff auf Seefestigkeit geprüft sind.

Diesmal, glaubte ich, kämen wir sicher nicht ganz glatt durch; aber der erste Tag verging und kein Engländer ließ sich sehen; heute, am zweiten Tage, stehen wir nun schon ziemlich weit nördlich. Immer noch nichts — es ist kaum zu glauben. Anfangs hatte ich den Plan gehabt, ganz weit nördlich auszuweichen, nun will ich aber doch versuchen, auf dem kürzesten Wege durchzubrechen. Ich spare mindestens fünf Tage, und was für Tage! keinen unter Windstärke 8. Die Windrichtung ist einigermaßen günstig, also vorwärts. Es handelt sich hauptsächlich darum, während der Nacht durch die gefährliche Zone zu kommen, und ich habe mir vorgenommen, den Durchbruch zu versuchen, wenn ich bis abends vier Uhr auf einen bestimmten Platz gekommen wäre. Trotzdem ich ihn nicht ganz erreiche, wird der Versuch doch gemacht; zum Glück flaut der Wind sehr ab, so daß am nächsten Morgen beim Hellwerden die ekligste Gegend tatsächlich passiert ist. So sind wir nun so ziemlich durch die Sperrkette durch und werden wohl einen Monat ungestört arbeiten können.

26. bis 29. November 1916.

Mitten drin im Atlantik und im Dreckwetter. Hauptsächlich kommt es jetzt darauf an, das Schiff

so zu halten, daß die See möglichst wenig Schaden anrichtet. Von Vorwärtskommen ist vorläufig gar keine Rede; und so geht das drei Tage.

Diesmal gibt das Barometer den Pessimisten recht, mag es steigen oder fallen, das Wetter bleibt immer gleich unangenehm.

30. November 1916.

Endlich kommen wir vorwärts, mit achterlichem Winde geht es mit hoher Fahrt nach Süden. In zwei Tagen sind wir auf dem ersten Dampfertreck.

1. und 2. Dezember 1916.

Am ersten abends wird die erste Rauchwolke gesichtet, angenommen und als englischer Dampfer erkannt, aber ehe wir nahe genug heran sind, ist es so dunkel geworden, daß es nicht ratsam scheint, ihn anzuhalten. Außerdem geht die See so hoch, daß ich die Boote nicht gern gefährden möchte. Wir lassen uns also langsam sacken, so daß der Engländer uns voraus kommt, die Lichter werden gelöscht, und wir verschwinden in der Dunkelheit. Während der Nacht wird dann wieder aufgedampft, die Lichter gesetzt, so daß in der Dämmerung der Engländer einen aufkommenden Dampfer bemerkt und sich nichts Böses dabei denken kann. Erst sehen wir ihn uns einmal genauer an: ein schöner Dampfer,

Funkentelegraphie besitzt er auch, also Vorsicht. Außerdem hat er hinten einen merkwürdigen Aufbau, weiß Gott, eine Kanone, und zwar von ganz achtenswertem Kaliber. Nach altem bewährten Muster gehe ich auf etwa 400 Meter heran, dann fallen die Klappen und die deutsche Kriegsflagge wird gehißt. Offenbar ist es uns geglückt, ihn gänzlich zu überraschen; trotzdem macht er zunächst den Versuch auszukratzen. Nachdem der Warnungsschuß erfolglos geblieben ist, wird, als Leute an das Geschütz rennen, unser Feuer eröffnet; es nützt, zunächst stoppt er und die Geschützbesatzung hinten verschwindet schleunigst. Während wir das Prisenboot aussetzen, macht der unverschämte Kerl noch einen Versuch auszurücken und funkt dazu noch um Hilfe. Jetzt bekommt er gehöriges Feuer, bald hat er auch genug und bleibt verstummt liegen. Bei der sehr hohen See haben die Boote schwer zu arbeiten, um hinüberzukommen. Es wird festgestellt, daß der Dampfer „Voltaire“ heißt, 8600 Tonnen groß ist und ohne Ladung nach Amerika bestimmt war, von wo er wahrscheinlich Fleisch holen soll, da er sehr schöne Kühlräume hat. Die Besatzung ist 95 Mann stark. Das ist nun weniger erfreulich, die Hälfte der Gefangenenräume wird

beinahe voll; dafür ist die „Voltaire“ aber auch bis jetzt der größte „Möwe“-Fang, denn die „Appam“, die größte Prise unserer ersten Fahrt, hatte nur 7800 Tonnen. Wieder einmal haben wir es mit einem rührend harmlosen und in sein Schicksal ergebenen Kapitän zu tun. Er meint: „That's the game“[1]). Er hat eben verloren, und damit ist für sein sportsmäßiges Empfinden die Sache erledigt. Nur für seine eigene Besatzung ist er einigermaßen besorgt, ob sie heil an Bord der „Möwe“ kommen wird, und da hat er allerdings nicht unrecht, denn so etwas Jämmerliches wie diese englischen Boote habe ich tatsächlich noch nicht gesehen. Hilflos treiben sie auf der See herum, auch kaum einer von der Besatzung scheint die geringste Ahnung zu haben, wie man bei schwerer See ein Boot vorwärts bewegen muß; und so muß die „Möwe“ eines nach dem anderen selber auffischen. Da es sechs Stück sind, geht natürlich eine Menge Zeit damit verloren. Gelbes, schwarzes, braunes und wenig erfreuliches weißes Gesindel bekommen wir da an Bord. Als wir schließlich alles zusammen haben und die „Voltaire“ langsam zu sinken anfängt, werden zwei neue Rauchwolken

[1]) Das ist das Spiel.

gemeldet. Die eine wird angesteuert, entpuppt sich aber leider als holländischer Passagierdampfer, den wir laufen lassen müssen. Das ist unangenehm, weil sein Kurs in der Nähe der sinkenden „Voltaire" vorbeigeht. Als er auf kürzeste Entfernung heran ist, geht ausgerechnet gerade das Heck hoch und verschwindet. Nicht lange darauf kommt denn auch von dem Holländer schon der Funkspruch: „Did yoū take up the crew of that sinking steamer?[1])" Ich hielt es für das Geratenste zu schweigen und ihn denken zu lassen, was er wollte.

Von der „Voltaire" sind eine Menge hübscher Kinoaufnahmen gemacht worden, denn der Erste Offizier hat einen Aufnahmeapparat mit und vom vorigen Jahr haben wir noch einen Maaten, der etwas von der Sache versteht.

3. Dezember 1916.

Sonntag, auf der ersten Fahrt immer unser Glanztag, verläuft diesmal ganz ereignislos, es ist wirklich peinlich, daß das schöne Wetter nicht ausgenutzt werden kann. Auch nicht eine Wolke sehen wir den ganzen Tag und sind doch mitten auf dem Treck. Ein langweiliger Tag, an dem man

[1]) Haben Sie die Besatzung dieses sinkenden Dampfers aufgenommen?

etwas erwartet und doch nichts kommt: da müssen die Bücher heraus. Ich habe auch diesmal recht gute Sachen mit, denn es ist immer gut, wenn man hin und wieder auf ganz andere Gedanken gebracht wird. Wenn dann plötzlich die Tür aufgeht und der Läufer ruft: „Dampfer drei Strich Steuerbord", dann freut man sich doppelt — schnell hinauf: „Hart Steuerbord acht Strich", Kurs ändern, „Äußerste Kraft voraus", was wird es diesmal sein?

4. Dezember 1916.

Frühmorgens werde ich geweckt: Ein Dampfer voraus in Sicht. Erst einmal kehrt und die Dämmerung abwarten, dann auf ihn zu. Bei Hellwerden stehen wir bei ihm. Er sieht sehr vertrauenerweckend aus, ganz schwarz, wie die normalen Engländer, und wird unter den üblichen Formalitäten angehalten, pariert auch ausgezeichnet, aber was ist das? Da wird plötzlich ein Abzeichen an der Bordwand ausgebracht und im Vormast ein auffallender Wimpel gesetzt, Inschrift: „Belgian Relief"[1]). Das ist ja ein schöner Hereinfall, den müssen wir laufen lassen. Immerhin wollen wir erst einmal nachsehen, ob die Angabe wahr ist. Ein Offizier fährt hinüber und macht Meldung, daß alles in Ordnung

[1]) Belgische Unterstützungskommission.

sei, auch der Begleitschein der deutschen Botschaft sei vorhanden. An Bord waren 9000 Tonnen Fleisch für Belgien. Es ist unangenehm, daß wir in den sauren Apfel beißen müssen, denn in vier Tagen wird der Dampfer in England sein und uns verraten; aber allzulange wird ja unsere Existenz doch nicht unbekannt bleiben.

Um vier Uhr nachmittags wird ein kleiner Norweger angehalten und untersucht. Auffälligerweise packt die Besatzung gleich ihre Koffer. Die Erklärung kommt bald: Alles Konterbande, Stückgut nach Brest, 3000 Tonnen sehr schöner Ladung, meist Maschinenteile und Stahlröhren, die wohl zu Gewehrläufen bestimmt waren. Der Kapitän, ein junger Norweger, war etwas traurig und sagte, das sei nun erst seine zweite Reise als Kapitän gewesen, aber sonst fand er sich mit Ruhe in sein Schicksal.

Wenn wir doch einmal erst so weit wären, daß die Neutralen nicht mehr ihre Schiffe für England opfern! Aber solange sie Geld dabei verdienen, scheint ihnen ja alles andere gleichgültig zu sein; das wird wohl kaum eher aufhören, als bis sie im Dienste Englands so viel Schiffe verloren haben, daß auch durch die höchsten Frachtsätze die Verluste nicht mehr eingebracht werden können.

5. Dezember 1916.

Morgens Nebel und Regen, für heute also wenig Aussicht. Ich ändere deshalb Kurs nach Süden, um dort unser Glück zu versuchen. Zum Frühstück gibt es zu meiner Freude Eier, die der Norweger uns mitgebracht hat.

Der norwegische Kapitän läßt sich bei mir melden. Ihm scheint die Sache doch nicht ganz geheuer vorzukommen und er erzählt mir grauliche Geschichten von englischen Kreuzern, denen er begegnet sein wollte. Gestern wußte er merkwürdigerweise noch nichts davon. Außerdem hat er noch kleine Sorgen, er bittet um ein Tischtuch und ich weiß nicht was noch alles; jedenfalls soll er möglichst bekommen, was er haben will.

6. Dezember 1916.

Es ist ein klarer und windstiller Tag, am ganzen Himmel auch nicht eine Wolke. Viele Augen, mit starken Gläsern bewaffnet, suchen ständig den Horizont ab. Auf der oberen Brücke stehen ein Steuermannsmaat, dessen Hauptaufgabe es ist, ständig Kompaß, Kurs und Geschwindigkeit des Schiffes zu kontrollieren, und ein Signalgast, der für alle Fälle bereit sein muß, um an etwa passierende Schiffe Signale abzugeben. Diese beiden sind durch

ihren ständigen Aufenthalt auf der Brücke meistens besonders geübte Ausguckleute. Auch oben im Mast sitzt ein Ausguck; für diesen Posten werden die Leute mit den besten Augen ausgesucht. Infolge des erhöhten Gesichtsfeldes kann man vom Mast aus bei klarem Wetter etwa fünf Seemeilen weiter sehen als der Posten auf der Brücke. Auf der wirklichen Kommandobrücke hält sich ständig der wachhabende Offizier und auf jeder Seite ein Ausguckposten an einem großen Prismenfernrohr auf. Alle Ausguckposten legen einen großen Ehrgeiz darein, als erste ein Schiff in Sicht zu bekommen. Dieser Ehrgeiz wird noch dadurch unterstützt, daß derjenige, der das Schiff zuerst gemeldet hat, sich von der Beute etwas aussuchen kann, falls es glückt, das Schiff zu versenken. Meistens ist es eine Jambox oder eine Kiste Zigaretten, die der Glückliche als Preis wählt. So guckt auch heute alles eifrig am Horizont herum, als ich kurz nach dem Mittagessen auf die Brücke komme. Mir fällt es auf, daß der Erste Offizier, der wachhabende Offizier und der Posten ständig auf einen Punkt 70 Grad an Steuerbord mit ihren Gläsern hinsehen. Als ich frage, was da los sei, sagt mir der Erste Offizier, er glaube dort eine Rauchwolke gesehen

zu haben, man könne aber nichts mehr erkennen. Wir beobachten die Stelle noch eine Weile, aber ohne Erfolg. Ich denke, der Versuch kann nichts schaden, lasse auf den Punkt zudrehen und äußerste Kraft vorausgehen. Vielleicht wird's doch noch etwas. Lange Zeit ist nichts zu sehen, und wir glauben schon an einen Irrtum. Dann erscheint plötzlich am Horizont eine ganz kleine Wolke, und verschwindet dann wieder. Jetzt ist kein Zweifel mehr, ein Dampfer ist da. Aber er muß noch sehr weit sein. Nun muß erst an der Hand der Karten überlegt werden, wohin wird er wahrscheinlich fahren wollen. Im Nordatlantik ist es einfach, der Kurs kann nur ungefähr Ost oder ungefähr West sein. Diese Wolke ist im Westen in Sicht gekommen, also muß der Dampfer, wie wir mit ziemlicher Sicherheit annehmen können, östlich fahren. Um vor seine Kurslinie zu kommen, müssen wir lange Zeit mit äußerster Kraft dampfen, ehe wir annehmen können, daß wir richtig vor ihm stehen. Dann wird auf den Punkt hingedreht, wo zuletzt die Wolke gesehen worden ist, und zunächst einmal so lange auf ihn zugedampft, bis die Masten in Sicht kommen. Hat die Berechnung vorher gestimmt, so sieht man jetzt die Masten in einer Linie; war sie

nicht ganz richtig, so kommen die Mastspitzen noch ziemlich weit auseinander in Sicht. Im letzteren Falle muß man noch einmal außer Sicht dampfen und die Position verbessern, um dann auf ihn zuzuhalten. Dieses Mal stimmte das Exempel, die Masten — vier an der Zahl — stehen ganz dicht beieinander. Es wird sicherlich ein großer Dampfer sein. Kurz darauf meldet der Ausguck vorn, der Dampfer habe einen Schornstein. Das ist auch ein gutes Zeichen. Zwei Schornsteine führen fast nur Passagierdampfer, die wir möglichst vermeiden wollen, da die große Zahl von Passagieren uns unbequem werden könnte.

Unterdessen ist der Schornstein auch schon von der Kommandobrücke aus zu erkennen: er ist ganz schwarz ohne irgendein Abzeichen. Auch das ist erfreulich. Die neutralen Dampfer haben meistens helle Schornsteine oder führen zum mindesten das Abzeichen der Reederei in Gestalt von roten, gelben oder blauen Ringen.

Jetzt kommt allmählich auch der Rumpf heraus, und zwar das ganze Schiff vom Bug bis zum Heck, also ein Dampfer ohne Aufbau. Damit ist es sicher, daß es ein Frachtdampfer sein wird, also etwas für uns. Wir fahren schnell aufeinander zu,

und es kann nicht mehr lange dauern, bis wir bei ihm sind. Nun wird das Kommando gegeben, daß die Prisenmannschaften der Freiwache sich klar machen. Es gehören dazu zwei Offiziere, vier Matrosen als Bewachung, ein Signalgast zur Signalübermittlung und der Torpeder mit zwei Mann zum Anbringen der Sprengpatronen. Diese Mannschaft legt Waffen an, Pistolen und Seitengewehre; außerdem halten sich die Besatzungen der Ruderboote bereit. Die übrige Besatzung weiß, daß sie von jetzt an jeden Augenblick zum Gefecht bereit sein muß. Auf 9000 Meter ist der ganze Rumpf über dem Horizont zu erkennen, auf etwa 5000 Meter kann man schon Einzelheiten unterscheiden. Der auf uns zulaufende Dampfer hat einen ganz schwarzen Rumpf, und über das ganze Deck liegen niedrige Holzaufbauten, die man bald als Ställe erkennen kann. Als wir auf 3000 Meter heran sind, kann man achtern bereits ein Geschütz, das ganz frei steht, sehen. Jetzt kommt es für uns darauf an, einen ganz harmlosen Eindruck zu machen. Kein Mann steht; alle Mannschaften, die sich bereit halten müssen, liegen versteckt an Deck. Unterdes ist der Dampfer nahe genug heran, daß wir ihn angreifen können. Hartruder auf ihn zu

und äußerste Kraft voraus. Ehe ein Schiff wie die „Möwe" ganz umgedreht ist und wir auf gleichem Kurs mit dem Gegner liegen, verstreicht eine ganze Weile. Meist kann man während des Wendens schon deutlich erkennen, daß drüben Unruhe entsteht. Bei einem Schiff, das ohne Signal auf ein anderes losgeht, muß irgend etwas nicht stimmen. Noch in der Drehung gebe ich das Kommando: „Geschütze klar, Signal stopp, Kriegsflagge setzen."

Dem überraschten Gegner fahren die demaskierten Rohre entgegen. Auf 300 Meter liegen wir nebeneinander, beide höchste Fahrt laufend. Drüben springen sie an das Geschütz, es wird geladen und auf uns gerichtet. Jetzt ist kein Augenblick mehr zu verlieren. Ich rufe dem Artillerieoffizier zu:

„Auf das Heck feuern!"

Dieser gibt seine Kommandos:

„Seitenverschiebung null, auf das Heck Salve feuern."

Die Schüsse sitzen, der Zweck ist erreicht, die Geschützmannschaft verschwindet. Auf eine zweite Salve will sie es wohl nicht ankommen lassen. Auch die Brücke wird drüben leer. Alles stürzt panikartig an die Rettungsboote. Starker Dampf strömt aus dem Schornstein; aber es ist zu erkennen,

daß die Maschine immer noch weiterläuft. Ich wiederhole nochmals das Signal „Stoppen", aber drüben scheint alles den Kopf verloren zu haben. Langsam läuft die Maschine weiter, bis ich mich entschließe, ein Boot auszusetzen. Mit großer Mühe holt dieses den immer noch weiterlaufenden Dampfer ein. Dort geht alles wild durcheinander, Boote werden Hals über Kopf zu Wasser gelassen, und zum Überfluß fällt noch ein Mann über Bord, so daß ich noch ein zweites Boot zu Wasser lassen muß, um ihn zu retten.

Inzwischen hat unser Prisenboot den Dampfer erreicht und sieht nun das oft gesehene Bild. Ein Teil der Leute rennt mit gepackten Zeugsäcken herum; andere versuchen ein Boot auszuschwingen, kommen aber, weil nicht zugepackt, sondern nur geschrien wird, damit nicht zustande. Das Prisenboot kommt längsseits des Dampfers, und die Bootsbesatzung fordert Leinen und Leiter zum An-Bord-Kommen. Erschreckte Gesichter schauen auf das Boot nieder, und die Aufforderung, den Befehlen der Prisenmannschaft nachzukommen, muß mehrfach wiederholt werden. Nebenan steht eine Gruppe von Menschen, die überhaupt nichts tut. Sie hat es auch nicht nötig, denn sie besteht

aus Amerikanern. An Bord scheint das Kommando gänzlich abgerissen zu sein. Der Befehl, Leinen und Leiter zu geben, wird mit der Pistole in der Hand wiederholt — alles verschwindet jetzt von der Reling, und endlich läßt ein Mann eine Leiter herab, wobei er sich sorglich bemüht, seinen Kopf nicht der Gefahr einer Kugel auszusetzen. An der Strickleiter gehen Oberleutnant d. R. Pohlmann, der Erste Prisenoffizier, dann Leutnant d. R. Köhler, der Zweite Prisenoffizier, dann der Signalgast und dann die übrigen Leute hinüber. Es ist höchste Zeit für sie an Bord zu kommen, damit sie ihrem eigenen Boot einen besseren Platz geben können; denn das über ihnen hängende, von der Mannschaft verlassene Boot des Engländers beginnt sich in seine Bestandteile zu zerlegen.

Mit kurzem „Guten Morgen“ und Händedruck wird der Kapitän vom Ersten Prisenoffizier begrüßt und nach Namen, Woher, Wohin, Ladung und Mannschaft gefragt. Eine Minute später weiß man auf der „Möwe“: „Dampfer ‚Mount Temple‘, groß 9800 Tonnen, nach Brest, Hauptladung 700 Pferde, 3000 Tonnen Weizen, 400 Kisten Eier, Besatzung 109 Mann, wovon zwei tot und zwei verwundet.“

„Befehl von ‚Möwe‘: Schiff versenken“, meldet der Signalgast von der Brücke. Mit liebenswürdigem Lächeln teilt der Prisenoffizier dem englischen Kapitän den Befehl mit; der seufzt, ist aber doch froh, als das Prisenkommando die Leitung in die Hand nimmt. Die Sprenggruppe bringt die Patronen und Kisten sachgemäß verteilt außenbords an, wobei Leinen, die unter dem Schiff durchzuziehen sind, verhindern, daß die Patrone detonieren kann, ohne an der Schiffswand anzuliegen.

Ein Posten vor der Kajüte zieht auf, der Erste Prisenoffizier überholt sorgfältig Papiere, Post, Karten; denn wir möchten vieles wissen, was man uns zu verbergen sucht. Der Zweite Prisenoffizier beginnt mit dem Ausbooten der Leute. Von den Booten des Dampfers ist nur eines noch zu gebrauchen, und das wird mit Hilfe unserer Leute voll Menschen gepackt und der Befehl erteilt, nach der „Möwe“ hinüberzufahren. „Nach dem Kreuzer? Ja, wohin wollen Sie denn? Wir glaubten, Sie ließen uns hier treiben und umkommen!“ fragen erstaunt die Engländer.

Von der „Möwe“ kommen mehr Boote und der Befehl, die Engländer in den „Möwe“-Booten an

Bord zu schaffen. Jetzt geht alles glatt vonstatten. Die Leute werden aufgefordert, auch Decken und Eßgeschirr mitzunehmen; jeder läßt sein Bündel herunter und sich selbst mit mehr oder weniger Geschicklichkeit hinterher. Bordkatze, Kanarienvögel, kleine Affen wandern mit, und die Leute bedanken sich für diese Erlaubnis. Irgendwo im Gewühl sagt einer zum anderen:

„Ich hätte nie geglaubt, daß die Deutschen so anständige Kerle sind und uns alles mitnehmen lassen.“

Eine merkwürdige Gesellschaft bevölkert heute Altenglands Schiffe: alte Männer und Kinder, Menschen mit allerhand Gebrechen. Ein Offizier schielt derartig, daß man mit Grausen an die Menschenleben denkt, die sich seinen Augen anvertrauen müssen. Ist ein normaler Mensch unter der Besatzung, so entpuppt er sich sicherlich als ein Neutraler, den die um das Doppelte erhöhte Heuer in englische Dienste gezogen hat.

Jedes Boot von der „Möwe“ muß 20 Mann mit Gepäck herüberschaffen, und unsere stämmigen Kuttergäste haben alle Hände voll zu tun, die Jammergestalten ins Boot zu holen.

Für die Verwundeten, die getragen werden

müssen, werden noch Transporthängematten bestellt, die mit dem nächsten Boot hinübergehen. Beim Gange durch das Schiff kommen die Prisenoffiziere auch an Küche und Anrichte vorbei. Dort hat vorhin noch ein schönes Essen geschmort, das inzwischen verschwunden ist; einige Engländer, die auf das Ausbooten warten, tun sich gütlich an Cornedbeef, Milch und Whisky; doch findet der Whisky den erheblich größten Anklang. Endlich ist auch der letzte Mann der englischen Besatzung von Bord geklettert, und auf dem Schiff befinden sich nur noch der Kapitän, der Erste Offizier und der Verwalter des Engländers, um unserem hinübergeholten Zahlmeister und seinen Leuten das Abholen des für die Engländer bestimmten Proviants zu erleichtern. Die Reihenfolge, in der die Sachen aufgefunden werden, gestattet nicht immer ein sachgemäßes Verstauen im Boot, und dem Schwein schadet es ja schließlich auch nichts, wenn es auf einem Sack voll Hühner ruht.

Bis der Proviant eingepackt ist, haben wir auch Zeit, unsere neuen Bekannten genauer anzusehen. Viel Freude erlebt man allerdings nicht dabei; der typische gesunde englische Seemann ist bereits zur Seltenheit geworden. Die Sprenggruppe

meldet alles klar zum Anschlagen; alle Ladeluken, Schotten und Seitenfenster werden geöffnet, damit das Wasser beim Sinken des Schiffes freien Zutritt hat. Von der „Möwe“ kommt der Befehl: „Beeilen! Rauchwolke in Sicht!“

Das Boot mit Proviant setzt sofort ab, dann klettern die letzten Engländer ins Boot, das Prisenkommando folgt, und als letzte steigen die Leute der Sprenggruppe ein, die die Zünder angeschlagen haben. Das Boot hat fünf bis sieben Minuten Zeit und ist schon nahezu längsseit der „Möwe“, als die Detonationen erfolgen, und der Dampfer sich rasch auf die Seite legt.

Oberleutnant d. R. Pohlmann kommt mit dem englischen Kapitän an Bord. Der arme Kerl ist gänzlich aus der Fassung; schon bei der Aufforderung, die Papiere des Dampfers auszuhändigen, hat er gefragt:

„Was machen Sie mit mir? Werde ich erschossen?“

Ich beruhige ihn und erkläre ihm, daß ich nur geschossen habe, da ich sein Geschütz auf uns gerichtet sah; er möge das auch seinen Leuten erklären. Er war anscheinend heilfroh, so gut davonzukommen.

Als unser Arzt die englischen Verwundeten verbindet, zieht zu seinem Erstaunen einer eine Pfundnote aus der Tasche und will sie ihm überreichen. Der Arzt fragt ihn verwundert, was er denn mit dem Gelde wolle, er brauche doch hier nicht zu zahlen, worauf der Verwundete sehr erfreut und erstaunt erzählt, daß man für jede Behandlung eines englischen Arztes, auch an Bord, eine Pfundnote zu entrichten habe.

Das Gegenspiel dazu: der englische Arzt, der den Verwundeten schon drüben an Bord den ersten Verband gemacht hat, verlangt von uns Bezahlung für seine Bemühung! Das mag ja geschäftlich ganz praktisch sein, ist aber vom Standpunkt unserer Ärzte doch wohl nicht ganz zu verstehen. Jedenfalls wirft der kleine Zwischenfall helles Licht auf den Zustand des englischen Ärztewesens.

Im ganzen ist der „Mount Temple" bis jetzt mein bester Fang, 9800 Tonnen groß und sehr wertvolle Ladung: die Geduld hat sich gelohnt.

Die zweite Rauchwolke hat indessen einen zu großen Vorsprung bekommen. Sie stammt von einem Dampfer, der schneller ist als die „Möwe", und ich muß die Verfolgung bald aufgeben: alter Kurs, halbe Fahrt und Nachtruhe. Die Nacht herr-

lich sternenklar und kalt, heller Mondschein, dabei gehen immer ein paar Gedanken nach Hause.

7. Dezember 1916.

In der Nacht ist noch ein Schwerverwundeter gestorben, einem anderen hat der Fuß abgenommen werden müssen. Ich lasse mir noch einmal den Kapitän kommen und sage ihm, diese unnütz getöteten Menschen seien die Folge davon, daß jetzt Handelsdampfer bewaffnet würden und auf unsere Kriegsschiffe schössen. Er sei immer der Meinung gewesen, daß das nicht richtig sei, erwidert der Engländer, aber es sei eben Befehl! Dann haben wir noch eine kleine Auseinandersetzung über die vielen Zeitungslügen, die alles immer nur noch schlimmer machen, und er versichert, daß er persönlich nie all die Greuelgeschichten geglaubt habe.

Zum Schluß fragt er:

„Well, captain, now you will bring me to Ruhleben?“ [1])

Ich lachte: „I hope so!“ [2])

Er darauf: „No, you won't do it, I see you are a good man.“ [3])

[1]) Na Kapitän, jetzt bringen Sie mich nach Ruhleben?

[2]) Ich hoffe es.

[3]) Nein, Sie tun das sicher nicht, ich sehe Sie sind ein guter Mensch.



Der Kapitän der „Voltaire“ auf der Brücke.



Kommandant am „Großen Glas“.



Schwere See im Nordatlantik.



Unsere kleinste Beute:
Der englische Dreimastschoner „Duchess of Cornwall".

Also Ruhleben scheint in England nicht sehr beliebt zu sein. Aber einen Hauptspaß machte mir doch sein Vertrauen zu unserer Unternehmung. Diesem Engländer ist es also jetzt schon ganz außer Frage, daß wir nach Deutschland zurück und er nach Ruhleben kommen wird. Hoffentlich behält er recht.

Um elf Uhr wird gestoppt und im Beisein der englischen Mannschaft die Leichen über Bord gegeben. Der Kapitän verliest ein Gebet für die drei Gefallenen. Eine Abordnung der „Möwe", Besatzung, der Erste Offizier und ich, nehmen teil.

Wir haben jetzt schon 220 Gefangene an Bord, die Ernährung ist nicht mehr ganz einfach; aber der Fall war vorgesehen und es geht.

8. Dezember 1916.

Um sechs Uhr morgens wird ein Fahrzeug gesehen. Da nur sehr schwache Umrisse und keine Lichter zu erkennen sind, glauben wir zuerst, daß es ein abgeblendeter Dampfer ist, erkennen aber schließlich beim Hellerwerden einen englischen Segler. Zwar ist er klein, aber wozu den Engländern etwas schenken? Er heißt „Duchess of Cornwall", ist 120 Tonnen groß und wollte mit Salzfleisch nach Gibraltar. Nach einer halben Stunde ist er

bereits angekommen, aber auf dem Meeresgrunde. Wir ziehen weiter.

Nachmittags um drei Uhr kommt ein Dampfer in Sicht, um fünf Uhr wird er genommen und versenkt: „King George“, 3850 Registertonnen mit 4500 Tonnen Ladung, unter anderem 600 Tonnen Pulver.

9. Dezember 1916.

Sieben Uhr dreißig vormittags wird eine Rauchwolke gesichtet, neun Uhr dreißig ist die „Möwe“ längsseit, zehn Uhr dreißig sinkt er bereits. („Cambrian Range“, 4200 Registertonnen mit 5500 Tonnen Ladung, hauptsächlich 2000 Tonnen Weizen.)

Heute hören wir zum ersten Male die funkentelegraphische Warnung vor der „Möwe“. Der amerikanische Hilfsdampfer für Belgien hat uns natürlich verraten. Die Warnung erfolgt in englischer und französischer Sprache und lautet:

9. XII. 7.32. a. m.

Bermuda an alle britischen Handelsschiffe:

„Government war warning begins:

Enemy Raider sighted 7. a. m. 4th December“[1]). Es folgt letzter Ort, wo gesichtet und Beschreibung: „Probably high speed, take all precautions“[2]).

[1]) Feindlicher Kreuzer gesichtet 7. Dezember 7 Uhr vormittags.

[2]) Wahrscheinlich hohe Geschwindigkeit; ergreifet alle Vorsichtsmaßregeln.

„Corsaire ennemi aperçu le 4 décembre à sept heures. (Folgt Ort und Beschreibung.) „Vitesse probablement grande. Méfiez-vous-en“ [1]).

Sind die Engländer jetzt schnell, so müssen sie uns ja fast mit Sicherheit finden; gelingt es ihnen jedoch nicht gleich, dann dürfte es ihnen schon schwerer werden.

10. Dezember 1916.

Morgens um vier Uhr wird auf sehr nahe Entfernung ein weißes Licht gemeldet, das vorher in einer Regenbö nicht zu sehen gewesen war. Da kommt also ein Dampfer. Wir drehen schnell ab und setzen uns mit großer Fahrt vor ihn. Die Lichter sehen sehr kriegsschiffmäßig aus, aber erst will ich mich doch bei Helligkeit überzeugen. Um sieben Uhr machen wir also kehrt und dampfen auf ihn zu. Auf alle Fälle ist es ein Riesenkasten; bald ist er auch als Handelsdampfer zu erkennen, sehr groß und mit einer dicken Kanone hinten. Als er auf 1000 Meter nahe gekommen ist, gehen wir hart herum und setzen uns neben ihn. Er versucht abzudrehen und bekommt einen Warnungsschuß. Jetzt laufen die Leute drüben an das Geschütz, und es wird auf uns gerichtet. Wir feuern

[1]) Siehe Anmerkung auf Seite 34.

einen Schuß unter das Geschütz, und man sieht die Geschützmannschaften im wörtlichsten Sinne von ihrer Kanone wegfliegen: merkwürdigerweise bleiben sie aber dabei heil. Außerdem hat der Schuß die erwünschte Wirkung, daß das Schiff jetzt still liegt und das Prisenboot hinüberfahren kann: der Dampfer heißt „Georgic“, 10 100 Tonnen groß, Hauptladung 1200 Pferde, sonst noch Weizen, Öl und andere gute Sachen.

Beim Zuwasserlassen der Boote machen sie drüben wieder einmal ein Kunststück: fieren ein vollbesetztes Boot, die Talje bricht und vierzig Mann sausen von oben ins Wasser — kein erfreulicher Anblick. Schnell werden alle unsere Boote zu Wasser gelassen; es gelingt auch alle, bis auf einen, aufzufischen. 142 Mann Besatzung kommen an Bord, es wird immer voller bei uns.

Alles geht routinemäßig: die Sprengpatronen detonieren, der Dampfer sinkt aber sehr langsam.

11. Dezember 1916.

Morgens kommt wieder ein Dampfer in Sicht und wird arretiert. „Yarrowdale“ heißt er und ist wieder einmal ein besonders guter Bissen: 100 Autos, 3200 Tonnen Stahl. Da er genug Kohlen für vier Wochen hat, soll der Versuch ge-

macht werden, ihn nach Hause zu bringen. Die vielen Gefangenen kann er auch noch mitbekommen. Bewährte Kräfte, die Ähnliches schon gemacht haben, sind an Bord: Der Kriegslotse Badewitz, der voriges Jahr die „Westburn" mit 250 Gefangenen nach Santa Cruz gebracht hatte und dort, von den Spaniern interniert, saß, war eines Morgens ganz vergnügt in meinem Zimmer im Esplanadehotel in Berlin erschienen. Er hatte einen blauen Reiseanzug an, an dem er stolz das Eiserne Kreuz erster Klasse trug, und sah so gesund und frisch aus, als ob er eben eine kleine Vergnügungsreise hinter sich habe. Dabei hatte er doch eine Menge Abenteuer erlebt und vieles geleistet. Wie er von Santa Cruz nach Deutschland gekommen ist, kann ich vorläufig hier nicht erzählen; ich kann nur sagen, daß so etwas nur Menschen von eiserner Energie fertig bringen, wie sie Badewitz eben besitzt. Die erste Frage, die er damals an mich richtete, nachdem er mir alle seine Erlebnisse erzählt hatte, war, ob ich wieder hinausgehen würde, und ob er dann wieder mitfahren dürfe. Da ich den Plan noch ganz geheimhalten mußte, konnte ich ihm nur sagen, daß, wenn ich wieder hinausginge, ich ihn auch mit Freude wieder an Bord nehmen würde. Zunächst solle er

sofort auf Urlaub gehen, ich würde dafür sorgen, daß er rechtzeitig den Befehl bekomme. Am 20. November wurde ihm ein Telegramm geschickt mit dem Befehl, sich am 21. an Bord zu melden.

Jetzt ließ ich ihn mir kommen und sagte ihm, ich beabsichtige, die „Yarrowdale" nach Hause zu schicken; ob er es übernehmen wolle, diese schwierige Aufgabe durchzuführen. Strahlend gab er mir zur Antwort:

„Das wird gemacht!"

Als ich ihm nun noch sagte: „Die 400 Gefangenen müssen Sie aber auch mitnehmen," machte er einen Augenblick ein bedenkliches Gesicht; aber dann erklärte er sich auch damit einverstanden und erwiderte einfach: „Das muß dann eben auch gehen."

Alles scheint der geplanten Unternehmung günstig zu sein. Die Geschwindigkeit des Schiffes ist genügend, die Kohlenvorräte reichen auch, Platz zur Unterbringung der Gefangenen ist vorhanden und außerdem habe ich ein großes Zutrauen zum Glück und zur Gewandtheit von Badewitz.

Sobald das Wetter besser wird, soll die Umladerei vor sich gehen. Jetzt weht es stark und eine riesige Dünung macht vorläufig alle Arbeiten unmöglich.

12. Dezember 1916.

Vier Tage hintereinander ist jeden Morgen ein Dampfer in Sicht gekommen und genommen worden, heute früh kommt pünktlich der fünfte. Ich überlege mir eine Weile, was da zu machen ist; denn wir haben jetzt Kuhsturm und von Boote aussetzen ist gar keine Rede mehr. Aber laufen lassen kann man ihn doch nicht. Also ihm nach! „Yarrowdale“ bekommt Befehl, den alten Kurs langsam weiterzulaufen, damit ich sie für alle Fälle wiederfinde. Darauf geht bei scheußlichstem Wetter — Wind, Nebel und Regen — die Jagd los. Wir fahren vor dem Wind. Dicke Regenböen lassen die „Yarrowdale“ bald ebenso wie den Dampfer verschwinden; aber nach einer Stunde haben wir ihn eingeholt. Erst mache ich den Versuch, ein Boot hinüberzuschicken; aber schon beim Aussetzen zeigt es sich, daß die hohe See das unmöglich macht. Mit internationalen Flaggen bekommt er jetzt den Befehl: „Folgen Sie!“, er zeigt: „Verstanden“ und fährt brav hinter uns her. Wir drehen um; um wieder zur „Yarrowdale“ zurückzukommen, geht es jetzt wieder gegen den Wind an, der unterdessen so stark geworden ist, daß wir kaum mehr von der Stelle kommen. Eine Regenbö nach der anderen

geht über uns hinweg, und zu sehen ist fast überhaupt nichts mehr.

Endlich gegen zwei Uhr klart es etwas auf, und „Yarrowdale“ kommt wieder in Sicht. Jetzt sind wir drei beisammen. Ich möchte den letzten — „Saint Theodore“ heißt er — nicht gerne die Nacht über unbewacht lassen. Trotz sehr hoher See wird also um zwei Uhr nachmittags ein Boot abgeschickt, das Leutnant Köhler mit vier Mann als Wache hinüberbringen soll. Diese Fahrt ist wirklich eine Glanzleistung für das Boot, und ich bin froh, als es wieder zurückgeheißt und alles sicher an Bord ist.

Die „Saint Theodore“ hat noch eine besonders freudige Überraschung an Bord: 7000 Tonnen bester amerikanischer Kohle. Das habe ich nicht zu erwarten gewagt, hier Kohlen zu finden. Nun ist meine Zukunft auf lange hinaus gesichert. — Die „Möwe“ wird die Nacht mit langsamer Fahrt gegen die See gelegt, die beiden anderen bekommen Befehl, in Sichtweite zu bleiben.

13. Dezember 1916.

Morgens hat der Wind so nachgelassen, daß mit dem Umpacken angefangen werden kann. Zwar steht noch eine riesige Dünung, doch müssen wir die erste Möglichkeit ausnutzen; denn wer kann sagen,

wie es morgen sein wird. Fünf Ruderboote werden ausgesetzt und die Gefangenen in Trupps von je zwanzig hinübergebracht. Dazu kommt noch der Proviant für 440 Menschen auf etwa drei bis vier Wochen, also noch etwa zehn Bootsladungen. Dies alles bei schwerer Dünung hinüberzuschaffen, ist keine leichte Arbeit, besonders, da natürlich in solchen Fällen immer noch unerwartete Störungen dazwischenkommen. Ein Dampfer wird gesichtet, wir müssen schnell alle Boote einsetzen und außer Sichtweite fahren; denn wenn er uns zu dreien hier beieinander sieht, muß er ja Verdacht schöpfen und kann uns womöglich durch Funkentelegraphie verraten. So zieht das Geschwader dreißig Seemeilen nach Süden, dort werden die Boote wieder ausgesetzt, und es wird weitergewurzelt.

Zu allem Überfluß tritt noch eine Panne ein. Ein Boot soll eben Zwölf Araber, die wir an Bord als Kohlentrimmer gut gebrauchen können, von der „Yarrowdale" abholen, die gerade langsam mit der Schraube vorausgeht; das Boot gerät in die Nähe der Schraube und bekommt zwei große Löcher hineingeschlagen, die Araberhelden erheben ein mächtiges Geschrei und Gewinsel, das Boot sinkt auch sehr schnell, die Leute werden von einem an-

deren übergenommen, das noch eben schwimmende Wrack wird längsseit gebracht und mit großer Mühe an Bord geheißt. Einige kleine Unfälle kommen noch vor, aber bis zur Dunkelheit ist alles erledigt.

Badewitz, der neue Kommandant der „Yarrowdale“, wird noch einmal an Bord geholt, bekommt seine Befehle und zieht um sieben Uhr los. Dann werden noch die Engländer vom „Heiligen Theodor“ an Bord geholt — die Neutralen bleiben dort — und eine deutsche Besatzung hinübergegeben.

Nun haben wir zwei neue Schiffe in Dienst gestellt: das eine unter Badewitz nach Hause bestimmt, das andere unter Leutnant Köhler soll uns als Kohlenschiff begleiten. Zunächst wird es nach Verabredung eines Treffpunktes bis auf weiteres detachiert. Was wird das Schicksal dieser beiden sein?

14. Dezember 1916.

Die Aufgabe für Badewitz ist doch sehr heikel, obwohl die englischen Kapitäne und Offiziere, als ich ihnen gestern eine Abschiedsrede hielt und ihnen erklärte, das Schiff werde unweigerlich in die Luft gesprengt werden, wenn irgendein Widerstand ver-

sucht würde, einen recht vernünftigen Eindruck machten. Anderen Offizieren gegenüber haben auch einige erklärt, sie wüßten ganz gut, daß sie nach Deutschland gebracht werden sollten; es sei ihnen auch völlig gleichgültig, wenn sie nur ihr Leben behielten. Verschiedene der Gefangenen, hauptsächlich der neutralen, bedankten sich für die gute Behandlung, die sie erfahren hätten, und äußerten unter anderem auch, daß es uns auf englischen Schiffen sicherlich nicht so gut ergangen wäre. In Erinnerung ist mir vor allem der amerikanische Arzt geblieben, der zu unserem Arzte sagte, er würde nicht verfehlen, in Amerika hervorzuheben, wie vorzüglich bei uns die Kranken und Gefangenen behandelt worden wären; er würde auch in seinem Bericht ausdrücken, daß die deutschen Verwundeten auf englischen Schiffen wohl kaum so gute Behandlung fänden. (Unter den augenblicklichen Umständen dürfte dieser Bericht wohl kaum an die Öffentlichkeit gekommen sein.) Aber was nützt das alles! Schon solange der Krieg dauert, haben alle unsere Gegner, wenn sie mit uns direkt in Berührung kamen, dasselbe anerkannt, und doch hören wir immer wieder — mit wenigen erfreulichen Ausnahmen — von unglaublicher Behandlung der

deutschen Gefangenen. Trotzdem ist es gut, daß wir Deutsche uns nicht beirren lassen und Gefangene nicht schlecht behandeln, wo es nicht als Vergeltung nötig ist.

Übrigens will ich nicht vergessen, zu erzählen, daß einer der Kapitäne mir zum Abschied, wie er sagte, „A torpedo“ gab in Gestalt einer Riesenhavannazigarre in Staniol. Ich habe sie mir als Andenken aufgehoben. Wer diese wirklich treuherzigen Leute sieht, versteht nicht, daß dasselbe Volk so viel Gemeinheit hervorzubringen imstande ist, wie es dieser Krieg gezeigt hat.

15. Dezember 1916.

Über Nacht haben wir uns vor einen Dampfer gesetzt, der in der Dämmerung angesteuert wird. Er entpuppt sich leider als Holländer, und so lasse ich ihn ungeschoren ziehen, obwohl er natürlich Konterbande an Bord haben kann; aber das muß man erst mühsam untersuchen, ihn dann womöglich doch laufen lassen und hat so vielleicht weiter nichts davon, als einen Zeugen mehr, der einen verraten kann. Das Wetter ist wieder miserabel geworden, trotzdem will ich versuchen, noch ein paar Tage in der Gegend zu bleiben. Doch anscheinend soll es nicht sein. Über Nacht wird das Wetter immer

schlimmer und zwingt uns schließlich zum Beidrehen. Wir liegen Nordwest gegen den Wind. Es ist wieder einmal eine üble Nacht und von Schlafen gar keine Rede. Das wäre schließlich nicht so schlimm, wenn nicht das Geschlingere schon seit der Ausreise, jetzt also schon beinahe vier Wochen, mit ganz seltenen Unterbrechungen anhielte.

16. Dezember 1916.

Auf die Dauer hält dieses Wetter kein Schwein aus. Nur mit Rücksicht auf diese — vier Stück haben wir nämlich an Bord — wird um acht Uhr morgens vor den Wind gegangen, und jetzt werde ich so lange Kurs Süd steuern, bis wir gutes Wetter haben. Mit großer Fahrt sausen wir vor der See los. Das Schiff liegt herrlich ruhig. Sehr lange wird es nicht dauern, dann sind wir innerhalb der Nordpassatgrenze der Gegend, wo immer Sonne scheint und ein leichter Wind aus Nordost weht. Das ganze Schiff hat jetzt etwas Ruhe und Sonne nötig; denn die letzte Zeit war doch, so nützlich sie war, für alle Beteiligten etwas anstrengend. Alles muß mit Maß getrieben werden, auch der schönste Handelskrieg im Nordatlantik. Uns hat er eine ganze Menge eingebracht: acht Dampfer und ein Segelschiff, 48 500 Tonnen mit sehr wertvollen

Ladungen, außerdem noch genügend Kohle, um zwei bis drei Monate weiter arbeiten zu können. Die ganze erste Reise der „Möwe" hat 56 000 Tonnen eingebracht; immerhin haben wir dieses Jahr schon über 100 000 Tonnen versenkt.

In den Tropen

17. Dezember 1916.

Die Nacht über sind wir vor einem Dampfer hergelaufen und in der Morgenstunde auf ihn zu. Es ist ein Neutraler, der wie ein Passagierdampfer aussieht, und ich lasse ihn laufen. In der nächsten Nacht spielt sich dasselbe noch einmal ab: das hält immer viele Stunden unnütz auf.

Endlich scheint die Sonne. Hinter uns stehen noch die schwarzen Wolken des Nordens, aber vor uns herrlicher blauer Himmel. Wind ist trotzdem noch reichlich da und das mordsmäßige Schlingern hat auch noch nicht viel nachgelassen.

Mittags zeigt sich eine Rauchwolke. Diesmal ist es endlich ein Engländer, der auch weiter keine Umstände macht. Die Erklärung dafür kommt bald: er hat gefährliche Explosivstoffe an Bord und möchte es wohl nicht riskieren, daß wir da hineinschießen, was ich ihm auch nicht verdenken kann. Außerdem hat er aber noch eine große Menge schönster kalifornischer Früchte geladen, eine gute Zugabe für Weihnachten. Ich beschließe so viel auszupacken,

daß die ganze Mannschaft für längere Zeit daran genug hat.

Leider werden wir durch einen zweiten Dampfer, der genau auf uns zuhält, gestört. Schnell sind die Boote eingesetzt; nur ein kleines Kommando zum Auspacken bleibt an Bord der Prise. Den neuen sehen wir uns erst einmal von der Nähe an: es ist ein kleiner spanischer Frachtdampfer. Möglichst harmlos laufe ich an ihm vorbei. Vielleicht erfahre ich später noch einmal, ob er irgend etwas gemerkt hat, jedenfalls muß er unser Opfer, das ja hilflos stillag, auf etwa sechs Seemeilen passiert haben. Aber er läßt sich in seiner angenehmen Fahrt nicht stören. Ich nehme jedenfalls an, daß sie angenehm ist, denn beim Passieren kann ich auf der Brücke elegante Damen erkennen, auf Frachtdampfern ein seltener Anblick. Sobald die Luft rein ist, gehe ich wieder an unser Schiff heran. Inzwischen ist es dunkel geworden. Die Übernahme wird fortgesetzt.

Wir stehen jetzt schon so weit südlich, daß es keine Dämmerung mehr gibt. Kaum ist die Sonne am Horizont verschwunden, dann wird es auch schon stockfinster. Der Mond geht erst um zwölf Uhr auf, so muß ganz im Dunkeln gearbeitet werden. Bei

starker Dünung war es keine leichte Sache; aber nach drei Stunden war alles an Bord, die Boote eingesetzt und der Dampfer mit dem schönen Namen „Dramatist“ auf dem Grund des Meeres. Seine Besatzung besteht aus 55 Indern, die mir gerade wieder zur rechten Zeit für das Umpacken der Kohlen aus dem Lagerraum in die Bunker kommen, eine heiße und langweilige Arbeit. Der Kapitän kommt zu mir und erzählt unter anderem, daß im ganzen Atlantik vor uns gewarnt würde und er uns nach der Beschreibung auch erkannt hätte. Aber da sei es schon zu spät gewesen. Hoffen wir, daß es immer zu spät sein wird.

19. Dezember 1916.

Wir stehen jetzt so weit südlich, daß wir außerhalb des größeren Dampferverkehrs sind, und fangen jetzt damit an, einen Kessel nach dem anderen zu reinigen, so daß wir mit etwas verminderter Kraft fahren, bis wir wieder in größeren Verkehr kommen werden.

20. bis 22. Dezember 1916.

Das Wetter wird jeden Tag schöner. Leichter Wind von vorn macht das Schiff gerade angenehm kühl. Die Zeit wird ausgenutzt, um die Mannschaft auszuruhen, das Schiff zu reinigen, wozu bis jetzt

fast gar keine Zeit übriggeblieben war. Sonnensegel über der Brücke und über dem Mannschaftsdeck werden angebracht, Ställe für Hühner und Enten gezimmert, so daß immer noch eine ganze Menge zu tun ist. Bloß für mich ist jetzt gar nichts los. Ich bin absichtlich in eine Gegend gegangen, wo wir bestimmt unbehelligt bleiben: die Bücher müssen wieder herhalten, sie tun noch immer ihre Schuldigkeit, spannende Romane, dazwischen ein wenig Geschichte und ein wenig Kunst und der Tag ist hin. Wir steuern zunächst den Treffpunkt an, den wir uns mit der „Saint Theodore“ gegeben haben.

23. Dezember 1916.

Wir sind auf dem Treffpunkt. Um vier Uhr kommt eine Rauchwolke in Sicht, und bald ist auch „Theodore“ zu erkennen. Ich bin sehr erfreut, daß ich ihn wiederhabe, denn das Zusammentreffen an einem vorausbestimmten Platze ist immer so eine Sache; man weiß ja nie, was geschehen kann. Leutnant Köhler wird an Bord geholt, um das Weitere zu besprechen, Behtke, der F.-T.-Offizier, geht hinüber, um nachzusehen, ob es möglich sein wird, Funkentelegraphie einzubauen. Die Anlage sei möglich, wird mir zurückgemeldet; außerdem

soll die „Theodore" noch Kanonen bekommen. Ich will einmal versuchen, das Geschäft zu zweit zu betreiben. — Am 23. abends ein großer Erfolg: Eines von den eroberten Hühnern hat das erste Ei gelegt, das mir überreicht wird und zum Frühstück wundervoll schmeckt.

24. Dezember 1916.

Am Vormittag werden die Arbeiten an der „Theodore" angefangen. Köhler und seine Besatzung, auch die Neutralen, bekommen ihre Weihnachtsgeschenke hinübergeschickt. Um fünf Uhr beginnt bei uns die Feier. Das Achterdeck ist sehr hübsch zurechtgemacht, zwei Weihnachtsbäume haben wir von zu Hause mitgenommen, ein paar Flaggen dienen zur Verzierung, die ganze Mannschaft tritt in festlichem Weiß an. Ich bin für die Feier und für die ganze Nacht vor den Wind gegangen, damit alle, auch die nicht ganz seefesten, sich möglichst wohl fühlen. Wir gehen langsame Fahrt. Der Erste Offizier hält den Gottesdienst ab.

Das sind Augenblicke, in denen man stark an die Heimat erinnert wird, und ich weiß nicht, wie oft ich mir wohl an diesem Tage ausgerechnet habe: „Jetzt ist es in Europa dreieinhalb Stunden später, was tun sie jetzt?"

Es ist gut, wenn man in solcher Stimmung weiß: es gibt Menschen, die ebenso an dich denken, und ich bin überzeugt, an diesem Tage sind viele Gedankentelegramme zwischen Deutschland und der „Möwe“ gewechselt worden.

Nach dem Gottesdienst werden Geschenke verteilt; das Schiff selber hatte recht hübsche Sachen besorgt, außerdem haben wir auch durch das Kieler Rote Kreuz, das wohl von irgendwoher einen Wink erhalten hatte, für jeden Mann ein Paket mitbekommen, so daß unser Vorrat sogar noch für die Neutralen auf „Theodore“ reichte, die ganz besonders dankbar waren. Leutnant Köhler war mit den Leuten sehr zufrieden.

Um sechs Uhr beginnt die Feier in der Offiziersmesse, die ebenfalls sehr nett mit Weihnachtsbaum und Tannenzweigen ausgeschmückt ist. Das Essen den Verhältnissen entsprechend opulent: Ochsenzunge à la Georgic und dramatistisches Kompott. Die strengen Vorschriften für das Abblenden werden heute nicht so genau genommen und so ist es wirklich sehr gemütlich und lustig. Erinnerungen an das vorige Jahr und Pläne für die Zukunft bilden den hauptsächlichsten Gesprächsstoff. Um sieben Uhr gehen wir alle hinunter in die Mannschaftsräume,

ich sehe mir die Geschenke an und überzeuge mich, wie es den Leuten geht. Es ist wirklich ein Vergnügen, zu sehen, daß allgemein alles zufrieden ist. Dirigiert von einem Heizer in elegantem braunen Frack und flachem steifen Hut und mit einer großen Repertoiremappe unter dem Arm, in der bereits sechzehn Stücke verzeichnet sind, spielt eine Musikkapelle. Das Orchester besteht aus zwei Geigen, zwei Mandolinen, „Seemannsharfe", Pauke, Trommel und Zimbel. Die Hauptsache, nämlich zur Erhöhung der Stimmung beizutragen, wird auch durch dieses Orchester vollkommen erreicht.

Zum Schluß gehen wir noch in die Deckoffiziersmesse, wo es auch sehr unterhaltend und gemütlich ist. Es gibt eine Menge Schum. Gegen zwölf Uhr ist die Stimmung im ganzen Schiff einigermaßen gehoben, die Musikkapelle geht um, aber alles bleibt harmlos lustig. Ich glaube, daß der Zweck erreicht ist und jeder an Bord sich diesen einen Tag wirklich wohl gefühlt hat, jedenfalls habe ich mich sehr gefreut, allgemeine Zufriedenheit feststellen zu können — eine Tatsache, die mir übrigens an der Mannschaft immer aufgefallen ist, wenn sie das Gefühl hat: „Hier sind wir notwendig, jeder einzelne!"

25. Dezember 1916.

Fortsetzung der Arbeiten auf „Theodore“. Der Passat ist stärker als erwünscht, so daß immer noch ein ziemlicher Seegang steht. Dazu ist die Luft nicht so frisch wie sonst im Passat, sondern eher trocken und drückend. Die Erklärung wird uns durch einen Segler, der plötzlich wie aus einem Nebel vor uns auftaucht: wir sind an der äußeren Grenze eines Sandsturmes und der klare Horizont ist nur eine Täuschung. In Wirklichkeit sieht man nicht weiter als zwölf Seemeilen gegen fünfundzwanzig, die man bei klarem Wetter sehen kann.

Der so plötzlich erschienene Segler wird angesteuert. Er zeigt uns Flagge und Namen: es ist ein Franzose „Nantes“, 2600 Tonnen groß, ein schönes Schiffchen, ganz weiß gemalt wie eine Yacht und an Bord alles tadellos in Ordnung. Den Befehl zum Stoppen führt er mit einem sehr hübschen Manöver aus, alle Segel, die er überhaupt nur setzen kann, stehen. Er hat für London 3300 Tonnen Salpeter an Bord, eine wertvolle Ladung, da Pulver hauptsächlich aus Salpeter hergestellt wird. Mit der Mannschaft, 24 Mann, kommen zu unserer Freude auch Hühner und zwei fette Schweine zu uns herüber. Die Besatzung macht im allge-

meinen einen guten Eindruck, wie ich es auf Segelschiffen immer gefunden habe. Nachdem sich der neue, von der „Nantes“ herübergekommene Hahn mit unserem alten „Möwen“-Hahn ordentlich gerauft hat — sogar durch das Gitter gingen sie aufeinander los —, und nachdem unsere vier kleinen Schweine mit den zwei neuen großen ein kleines Gefecht aufgeführt haben, ist wieder alles beim alten. Der Segler geht noch mit lautem Krachen, den Kopf zuerst, in die Tiefe.

Während des Stoppens wurde der erste Hai auf dieser Reise gefangen, er war etwa eineinhalb Meter lang. Es ist für den Seemann immer eine Freude, wenn so eine Bestie aus dem Wasser geholt wird.

26. Dezember 1916.

Die Arbeiten auf der „Theodore“ sind beinahe fertig.

27. und 28. Dezember 1916.

Zur Untersuchung des neu eingebauten Funkentelegraphieapparates laufen beide Schiffe hundert Seemeilen auseinander und kommen um acht Uhr früh zusammen. Der Versuch verläuft befriedigend. Die Neutralen, die bis jetzt drüben waren, werden an Bord der „Möwe“ genommen und die „Theo-

dore“ bekommt eine ausschließlich deutsche Besatzung; Kanonen, Proviant und Trinkwasser für vier Wochen werden noch hinübergeschafft. Kapitänleutnant Wolf wird zum Kommandanten ernannt; er tauft den nunmehrigen Hilfskreuzer „Geier“.

Um vier Uhr ist alles fix und fertig, die Geschütze sind eingeschossen. Harmlos genug sieht es aus, die Geschützaufstellung ist sehr gelungen, im übrigen ist es eben ein Kohlenschiff, und das Vergnügen, es zu bewohnen, bleibt zweifelhaft, aber alle drüben sind begeistert davon, Wolf an der Spitze. So ein bißchen auf eigene Faust Handelskrieg führen, ist ja auch zu schön, und je kleiner das Schiff, um so selbständiger, also um so glücklicher fühlt sich jeder einzelne. Ich bekomme noch ein Glas Schum, wünsche allen Glück und Erfolg und fahre zur „Möwe“ zurück. Sehr freuen würde ich mich, wenn das Schiff wirklich Erfolge hätte; allzu groß können sie ja natürlich nicht sein, da der „Geier“ es ja mit großen und schnellen Dampfern nicht aufnehmen kann, er ist dazu zu langsam und zu schwach armiert. Wolf hat daher Befehl bekommen, auf dem Seglertreck Kreuzerkrieg zu führen. Für alle Fälle wird ein Rendezvous für den 1. Januar, sonst für den 10. Januar verabredet,

wir trennen uns, und bald verschwindet „Geier" im Staubnebel.

29. Dezember 1916.

Mit großer Fahrt dampfe ich auf den südamerikanischen Treck los. Der Staub wird schlimmer, und da er mit Nordostwind aus der Sahara kommt, beschließe ich weiter nach Süden zu gehen, wo man klareres Wetter erwarten kann. Bald bekommen wir Regen, ein Zeichen dafür, daß wir an der Grenze des Staubes angelangt sind. Die Erwartung erfüllt sich auch; dafür sitzen wir aber jetzt in einer dicken Regenzone, so daß erst recht nichts zu sehen ist.

30. und 31. Dezember 1916.

So geht der 30. vorüber und zum großen Teil auch der 31. Dazu habe ich einen Rheumaanfall wie noch nie, linker Arm und rechtes Bein sind total erledigt. Auch in der Mannschaft treten eine Menge Rheumafälle auf, hervorgerufen durch große Feuchtigkeit der Luft. Besonders während der Nacht ist das ganze Schiff wie mit Tau überzogen. Das Ende dieses für mich so wundervollen Jahres scheint also nicht gerade besonders erfreulich.

Es kommt aber schließlich doch noch ein guter

Schluß. Abends zur Silvesterfeier esse ich in der Offiziersmesse, um neun Uhr dreißig denken wir daran, daß jetzt zu Hause Mitternacht ist und manche Gedanken mit der „Möwe“ sein werden. Wir trinken ein Glas auf die, an die wir denken. Um zehn Uhr lege ich mich hin, da das Rheuma mich zu sehr plagt, will aber um zwölf Uhr aufstehen, um mit der ganzen Mannschaft ein Glas auf das neue Jahr zu trinken. Es wird Kriegswache gegangen, bei Wachwechsel wird an die Mannschaft Punsch ausgegeben.

Um elf Uhr fünfzig ziehe ich mich gerade an, da kommt Bethke mit einem Funkspruch zu mir: es muß also etwas ganz Wichtiges sein.

Es ist die Nachricht, daß Badewitz mit der „Yarrowdale“ glücklich in Deutschland angekommen ist.

Etwas Besseres konnte das gute alte Jahr im letzten Augenblick wirklich nicht bringen, dieser Badewitz ist schon ein Nordskerl. Ich war mir bewußt, daß das Unternehmen sehr gewagt war, und die Sorge um das Schiff hatte mich doch nie ganz losgelassen. Jetzt war also das Unternehmen geglückt. Ich stellte mir vor, wie man sich über das alles, über unsere gute Strecke, über die schöne Ladung, hundert Autos usw. freuen werde. Die

alte „Möwe" hat wieder ein Ei gelegt, aber ich hoffe, es werden noch mehr kommen.

Um zwölf Uhr lasse ich alle Mann auf dem Vorderschiff antreten und lese das Telegramm vor. Die Freude und Begeisterung ist unbeschreiblich, denn ich habe die Aufgabe der „Yarrowdale" vor der Mannschaft geheimgehalten. Nachdem sich die erste laute Begeisterung gelegt hatte, bringe ich drei Hurras auf unsere glücklich heimgekehrten Kameraden aus. Es glast acht Glas: „Prost Neujahr." — „Alle Mann Punsch empfangen."

Das Jahr ist vorüber, aber noch lange kann man hören, daß sich die Gemüter keineswegs beruhigt haben. Das ist auch kein Wunder, ich kann jetzt vorläufig auch nicht mehr schlafen.

Merkwürdig ist auch, daß wir schon seit 17. Dezember keine Funkentelegramme von Hause mehr bekommen konnten, da die atmosphärischen Störungen zu stark geworden waren. Gerade heute aber kommt dieses sehr ersehnte Telegramm wieder durch!

1. und 2. Januar 1917.

Der Neujahrstag ist ereignislos verlaufen, wir haben wieder trockenes klares Wetter. Am 2. Januar um neun Uhr kommt ein Segler in Sicht, ein Vier-

mastschoner, sonst sieht er ganz so aus wie die „Nantes" und ist auch Franzose: „Asnières", 3000 Registertonnen, hat 4200 Tonnen Weizen für Bordeaux an Bord und außerdem zwei dicke Schweine, Hühner und, was mich ganz besonders freut, elf Tauben. Unsere Corbridgetauben von der ersten Fahrt waren bis auf drei verschwunden. Um zwölf Uhr liegt das Schiff schon auf dem Meeresgrund und wir dampfen weiter. Schweine, Hühner und Tauben fahren mit.

3. bis 6. Januar 1917.

Umsonst kreuzen wir unentwegt auf dem südbrasilianischen Treck, es kommt auch nicht eine Rauchwolke in Sicht. Die schönen neuen Tauben benehmen sich beim ersten Versuch, sie frei zu lassen, so dumm, daß beinahe alle ins Wasser fallen, nur noch drei davon bleiben übrig.

Die einzige Beute dieser reichlich heißen und feuchten Tage, die zusammen nicht gerade schön sind, ist ein kleiner, recht langsamer Japse, der mit Stückgut von Japan und Indien nach Nordamerika fährt. Da es ein wertloses Schiff und die Waren nicht einmal für Feindesland bestimmt sind, versenke ich ihn nicht, sondern behalte ihn als Begleitschiff, um später die Gefangenen, die ich noch zu

machen beabsichtige, auf ihm wegzuschicken. Ein Unteroffizier und vier Mann werden als Prisenkommando an Bord gelassen. Kommandant wird ein Steuermannsmaat, dem der höfliche Japse auch gut pariert. Die „Hudson Maru“, so heißt der Japse, erhält den Befehl, in unserer Nähe zu bleiben.

Das ist aber auch die einzige Beute und dabei auf einem der Haupttrecks. Doch wir können uns eigentlich nicht beklagen, es war uns anfangs eben zu gut gegangen: jetzt kommt die Pechserie. Aber ich werde nicht nachgeben, wir gehen eben näher an Land heran. Einmal muß ja einer kommen.

7. Januar 1917.

Um zehn Uhr abends wird endlich ein abgeblendetes Fahrzeug gemeldet, etwas Interessantes also auf alle Fälle. Vorläufig kann ich nur ein Fahrzeug erkennen, das stark qualmt und uns quer vor den Bug läuft. Offenbar hat er uns schon gesehen, denn wir haben den Vollmond hinter uns, so daß wir auf viel größere Entfernung von ihm erkannt werden können. Während wir jetzt äußerste Kraft laufen, versucht er durch alle möglichen Kursänderungen seinem Schicksal zu entgehen, aber wir sind schon nahe genug, um derartige Witze recht-

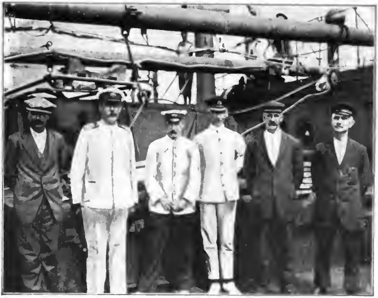
zeitig zu erkennen und die nötigen Gegenmanöver zu machen. Nun ruft er noch um Hilfe mit Funkentelegraphie, aber niemand antwortet. Schließlich muß ich ihm einen Warnungsschuß geben, damit er ruhig bleibt. Als wir nahe genug heran sind, um ihm die Befehle zu geben, stoppt er auch sofort, wird aber sicherheitshalber mit dem Scheinwerfer beleuchtet, damit wir nicht auf einmal Feuer bekommen, wie es mir im vorigen Jahre bei der „Clan Mc. Tavish“ schon einmal gegangen ist. Richtig, er hat auch ein 12,5-Zentimeter-Geschütz achtern stehen, aber es ist nicht besetzt. Zwei Boote, die ich hinüberschicke, stellen fest: Dampfer „Radnorshire“, 4300 Registertonnen mit 6500 Tonnen Kaffee aus Santos, Brasilien. Der Wert ist enorm, zehn Millionen mag der Fang wert sein. Es ist ruhiges Wetter, also gute Gelegenheit, Proviant überzunehmen. Sechzig Inder, die als Besatzung an Bord sind, werden wieder bei uns mit eingestellt.

Das ganze Geschäft geht jetzt schon sehr friedlich. Jeder weiß, wohin er gehört. Dreißig Mann arbeiten drüben, machen das Schiff klar zum Versenken und packen Proviant in die Boote. Hier an Bord wird der Proviant übergenommen, die Gefangenen untersucht und in ihre schon vorbereiteten Räume





Gefangene Engländer.



Die 6 Kapitäne der nach Pernambuco abgehenden gefangenen Mannschaften.



Bordmusik.

gebracht. Das geht jetzt schon beinahe mechanisch. Ein Signalgast auf jedem Schiff hält mit Morselampe die Verbindung aufrecht. Auf die Meldung: „Dampfer ist klar zum Sprengen", folgt der Befehl:

„Sprengen!"

Kurz darauf hört man es zweimal knallen, wie vom Tesching, man sieht den Prisenoffizier und die Sprengmannschaft als letzte mit großer Eile ins Boot klettern, das auch gleich losrudert. Nicht lange darauf hört man mächtige Detonationen, und hohe Wassersäulen gehen an der Bordwand des Dampfers hoch. Meistens legt er sich dann gleich infolge des schnell eindringenden Wassers auf die Seite, sinkt allmählich tiefer und tiefer, bis schließlich die ersten Wellen über ihn hinweggehen, und nun dauert es auch nicht mehr lange, bis er mit einem ganz eigentümlichen Getöse — so wie ein Theatersturm ungefähr — verschwindet.

Der Kapitän ist diesmal besonders höflich, macht mir Komplimente zur bisherigen guten Strecke, wie er sich ausdrückt, und außerdem die erfreuliche Mitteilung, daß man mich hier unten eigentlich nicht erwartet hat. Man habe angenommen, ich sei entweder schon vernichtet oder noch im Norden.

Der Kapitän bittet an Deck bleiben zu dürfen, um das Schauspiel der Versenkung seines Dampfers anzusehen. Um zwei Uhr nachts ist der Dampfer gesunken.

8. Januar 1917.

Die Fahrt geht jetzt nach Norden. Mittags kommt eine Rauchwolke genau recht voraus auf uns zu. Von weitem ist ein kleiner, sehr schmutziger Dampfer zu erkennen, der sich als englisches Kohlenschiff entpuppt.

Wir erfahren, daß er erst vor wenigen Stunden bei dem englischen Kreuzer „Amethyst“ längsseit gelegen und dieser aus ihm Kohlen genommen habe. Außerdem hören wir noch, daß auch andere Kreuzer dort in der Nähe stehen. Diese Gegend ist also nicht geheuer. Der Schutzengel der „Möwe“ hat uns aber rechtzeitig eine Warnung geschickt. Der Kapitän erzählt mir, bis jetzt habe er zum englischen Geschwader gehört, an das er nach und nach 5000 Tonnen Kohlen abgegeben habe. Jetzt sei er entlassen. Er habe sich so darauf gefreut, nun einige Zeit frei zu sein, jetzt werde das wieder nichts. Im Laufe des Gespräches frage ich ihn, was denn wohl der Kommandant der „Amethyst“ über sein Leben dort auf Vorposten im Atlantik

erzähle, das müsse doch entsetzlich langweilig sein? Darauf meint er, mit dem habe er nicht sprechen können:

„He is no common man like you and me, he is an earl“[1]). Ich beschließe, den guten Earl sich weiter langweilen zu lassen und nach Osten abzudrehen.

Über die Zustände in England spricht der Kapitän der „Minich“ sehr offen. Man könne dort gar nicht mehr leben. Der Mangel an Lebensmitteln sei unerträglich, und er wolle, solange der Krieg dauere, in Brasilien bleiben. Im übrigen schimpft er, wie fast alle, die ich gesprochen habe, über die Regierung und über das unnütze Blutvergießen.

9. Januar 1917.

Ich will so weit von Land ab, daß der Japaner, der mit den Gefangenen weggeschickt werden soll, drei bis vier Tage braucht, ehe er den nächsten Hafen erreicht. Ehe dann ein Kreuzer abgeschickt wird um mich zu suchen, bin ich über alle Berge.

An diesem Tage läuft mir noch ein englischer Dampfer „Netherby Hall“ in die Arme, der 5000 Tonnen Reis aus Rangun an Bord hat. Während ich ihn nehme, holt der Japaner, den ich wegen

[1]) Er ist kein einfacher Mann wie Sie und ich; er ist ein Graf.

seiner geringen Geschwindigkeit zurückgelassen hatte, um den Dampfer zu fangen, die „Möwe“ ein; ich schicke ihn gleich voraus. Nach zwei Stunden ist „Netherby Hall“ gesunken, und vor Dunkelwerden habe ich den Japsen wieder eingeholt: so hat mich diese Versenkung auch nicht einen Augenblick aufgehalten, da ich ja vorläufig doch nur mit der Geschwindigkeit des Japaners marschieren kann.

Unser Viehbestand ist in der letzten Zeit sehr gestiegen: 8 Schafe, 6 Schweine, 20 Hühner, 16 Enten und 6 Tauben. Hühner und Enten legen sehr brav Eier. Die Enten sind eine besonders schöne Sorte, der Erpel, ein kolossaler Kerl, hat einen Kopf wie ein Truthahn. 170 Inder und 200 andere Gefangene haben wir jetzt an Bord; Hagenbeck hätte sicherlich seine Freude an dieser Gesellschaft.

Um den Untergang der „Netherby Hall“ zu beeilen, habe ich dem Dampfer noch ein paar Schuß in die Wasserlinie gegeben. Schließlich legte er sich über, man konnte das Wasser in die Ladeluken stürzen sehen, und dann verschwand er sehr schnell in einer ungeheuren Wasser- und Rauchwolke.

10. Januar 1917.

Im Laufe des Vormittags werden die Gefangenen auf die „Hudson Maru“ hinübergegeben:

250 Menschen mit sehr viel Gepäck. In zwei Stunden ist alles erledigt, trotz erheblichen Seeganges. Wir haben schon eine Menge zugelernt. Das Ganze geht fast ohne ein lautes Kommando ab, worauf ich bei allem Manövrieren besonders achte.

Die sieben Kapitäne und den Japsen lasse ich noch einmal in die Kajüte kommen und erkläre ihnen, daß mir daran liegt, das Schiff nicht zu früh nach Pernambuko — das ist von hier der nächste Hafen — gelangen zu lassen. Infolgedessen müsse die „Hudson Maru" heute noch bis Dunkelwerden den alten Kurs von Land ab steuern; um sechs Uhr abends sei sie dann entlassen. Falls sie gegen diesen Befehl handeln sollten, könnte es ihnen passieren, daß sie noch monatelang nicht an Land kämen. So bin ich ziemlich sicher, daß sie folgen werden. Am 16. werden sie in Pernambuko ankommen. Wie immer bedanken sich die Kapitäne für gute Behandlung. Ich gebe ihnen zu verstehen, daß ich es für falsch halte, Gefangene unnütz zu quälen. Leider sei man ja bei unseren Feinden oft anderer Meinung. Fast alle haben mich übrigens bei irgendeiner Gelegenheit gefragt, ob nicht bald Friede gemacht würde. Diese Fragen und das sonstige Verhalten der Kapitäne machten doch einen

etwas anderen Eindruck als die englische Zeitung, die auf einem Dampfer gefunden wurde, und in der als Antwort auf den Vorschlag unserer Regierung protzig behauptet wurde, in England denke man gar nicht an Frieden. Sie werden uns schon kommen; aber dann wird es wohl zu spät sein.

11. bis 16. Januar 1917.

Vorbereitungen zum Kohlen. Die Kohlen aus den Laderäumen werden in die Bunker gemannt, in denen 100 Inder, die ich dazu noch an Bord behalten habe, arbeiten. Über Deck arbeitet unsere Mannschaft. Die Kohle wird in großen Schlingen, die fast eine Tonne fassen, aus dem vorderen Luk über die Brücke in das Bunkerluk gefiert. Die dazu nötige Takelage ist eine Erfindung einer schlaflosen Rheumatismusnacht, die der Bootsmann sehr praktisch ausgeführt hat. Das Ganze funktioniert wundervoll. Aus dem vorderen Laderaum schaffen wir zirka 150 Tonnen am Tage in die Maschinenbunker, ohne daß nennenswerter Schmutz in das Schiff kommt. Diese Umladung der Kohle ist als Vorbereitung notwendig, damit wir später bei der großen Kohlenübernahme vom „Geier“ nicht nur an einer Stelle arbeiten können, sondern gleichmäßig an drei Stellen, nämlich im vorderen und

hinteren Laderaum, die bei uns Kohlenräume sind, und am eigentlichen Kohlenbunker, der mittschiffs liegt. Das Wetter ist wundervoll.

17. Januar 1917.

Um Mitternacht lasse ich mich wecken, da wir hier in die Nähe des Treffpunktes mit „Geier" kommen. Während ich mich noch anziehe, wird mir ein Licht gemeldet. Das kann nur „Geier" sein. Ich drehe auf ihn zu und zeige ihm unsere Lichter, bald darauf ist auf „Geier" das verabredete Zeichen zu erkennen. Zur Sicherheit wird noch der Name hinübergemacht: es kommt Antwort: „Geier". Wir schließen zusammen, tauschen Neujahrsglückwünsche und Streckenberichte aus. Er hat leider nur einen kleinen kanadischen Segler mit 180 Tonnen erwischt; immer besser als gar nichts.

Um sieben Uhr soll das Kohlen angehen, wenn das Wetter gut ist. Morgens ist Windstärke drei, wenig Dünung. Ich versuche längsseit zu gehen. „Geier" rollt etwas, „Möwe" liegt ruhig: es geht besser, als ich gedacht habe. Gegen acht Uhr ist das Kohlen im Schwung. Alles ist gut vorbereitet, die drei Stellen arbeiten sehr schnell, und wir schaffen 60 bis 70 Tonnen in der Stunde. Die Erfahrungen

des vorigen Jahres kommen uns sehr zugute. Zeitweise kommt mehr Dünung auf, so daß „Geier“ ganz erheblich schlingert. Ohne ein paar Beulen geht es nicht ab, und leider tritt auch ein ernster Unfall ein. Ein Heizer wird von einer vollen Schlinge getroffen und erheblich gequetscht. Der Arzt stellt innerliche Blutungen fest und meldet mir, daß die Lebensgefahr sehr groß ist. Nachdem nochmals Besserung eingetreten war, stirbt der Arme abends gegen sieben Uhr. Leider war, wie meist in solchen Fällen, ein wenig eigene Unvorsichtigkeit im Eifer der Arbeit mit Schuld. Sonst ist dieses Kohlen zum Glück ohne Unfall abgegangen. Am gefährlichsten sah es immer aus, wenn die Leute von einem Schiff zum anderen sprangen, denn wegen des Rollens beider war es nicht möglich, eine Stelling zu legen.

Wolf ist zum Essen bei mir, und wir erzählen uns unsere Erlebnisse. Er hat fast gar nichts gesehen und sieben lange Tage an einer Stelle auf mich warten müssen. Ich weiß aus eigener Erfahrung, daß das mit die schlimmste Aufgabe ist, die es gibt, und kann mir denken, wie er aufgeatmet hat, als wir plötzlich nachts um zwölf erschienen. So sind wir beide sehr froh.

Um fünf Uhr dreißig wird ausgeschieden mit Kohlen und abgelegt, nachts langsam weiter nach Süden marschiert.

Am Abend ging ich noch einmal zu dem Toten, der im Lazarett aufgebahrt war, Offiziere und Mannschaften folgten. Es machte einen erschütternden Eindruck, den armen jungen Kerl mit zufriedenem Gesicht daliegen zu sehen. Er sah aus, als ob er sich in der kleinen Lazarettkoje von der Arbeit ausruhte.

19. Januar 1917.

Nachdem gestern noch 800 Tonnen geschafft worden sind, gehen wir heute schon um vier Uhr dreißig längsseit. „Geier“ hat an den beiden vergangenen Tagen schon so viel Kohle abgegeben, daß er jetzt sehr hoch herausliegt und unangenehm schlingert; aber es geht noch gerade. Wenn er jetzt gegen die „Möwe“ schlägt, stößt er uns in unsere empfindlichsten Stellen. Wind und See nehmen immer mehr zu. Gegen zwölf Uhr haut „Geier“ ein paarmal unter unser Aufbaudeck und reißt ein paar dicke Bleche entzwei. Das wird mir zuviel, ich gebe Befehl, auszuscheiden und loszuwerfen; es fehlen uns auch nur noch 200 Tonnen; 1700 Tonnen sind genommen. Im allgemeinen

ist alles in Ordnung geblieben, aber einiges muß doch repariert werden.

Um sechs Uhr abends ist die Bestattung. Beide Schiffe liegen mit Flagge halbstocks nebeneinander. Eine solche Bestattung hat immer etwas besonders Feierliches.

Nach der Bestattung fährt „Geier“ ab. Wolf hat seinen Befehl bekommen: es ist diesmal möglich, ihn in eine Gegend zu schicken, wo mehr Aussicht auf Erfolg ist. Ein Schaf und ein Schwein haben wir unserem Tochterschiff mitgegeben. Frühestens werden wir uns am 11. Februar wiedersehen.

Ich will in den nächsten Tagen, wenn alle Schäden, die das Kohlen angerichtet hat, wieder so weit in Ordnung gebracht sind, daß wenigstens auf einige Entfernung nichts Auffälliges zu bemerken ist, auf die Kapstadtroute gehen. Dort hoffe ich einige schöne Dampfer zu finden, obwohl es schwer halten wird, da jetzt alles alarmiert ist. Nachts um zwölf ist die Maschine wieder klar, und wir ziehen los.

Wie oft habe ich nicht in den letzten vier Wochen mit Sorge gedacht: „Wie wird das nur mit den Kohlen werden?“ Und jetzt ist es erledigt, noch dazu ohne allzu große Schwierigkeit. Froh bin ich aller-

dings, daß es vorüber ist, denn angenehm ist es gerade nicht, am Tage zehn Stunden neben einem anderen Schiff zu liegen, das von Zeit zu Zeit mit lautem Krach gegen die eigene Bordwand donnert, so daß man immer darauf gefaßt sein muß, irgend etwas in Stücke gehen zu sehen. Schleppleinen und Fänder, die ernstere Beschädigungen der schlingernden Schiffe verhindern sollen, sind auch genügend gebrochen und zermalmt worden, aber die sind ja auch schließlich dazu da. Wenn man unter solchen Verhältnissen kohlen muß, kann man eben nichts weiter tun, als alle Vorbereitungen treffen, um größeres Unheil zu vermeiden und dann die Karre laufen lassen. Die Hauptsache ist erreicht, das Schiff ist wieder für mehrere Wochen aktionsfähig.

20. und 21. Januar 1917.

Es ist ganz erheblich mehr Wind geworden; bei diesem Wetter wäre es vollständig unmöglich gewesen, auch nur eine Tonne Kohlen überzunehmen. Die verbeulten Stellen werden wieder gerade gehämmert. Am einundzwanzigsten ist wieder alles in Ordnung und von außen kaum noch etwas zu sehen. Noch immer hören wir von verschiedenen englischen Stationen die „Möwe"-Warnung; neuer-

dings ist dazugekommen, daß wir einen zweiten Schornstein setzen können. Wahrscheinlich hat der letzte Gefangenenschub unsere Einrichtung zum Kohlen für einen Apparat zum Heißen eines zweiten Schornsteins gehalten. Mir soll es recht sein. Je mehr sie uns zutrauen, desto besser. Daß der frühere Dampfer „Saint Theodore" und nunmehrige Hilfskreuzer „Geier" unterdessen armiert worden ist und auch mitmacht, wird in der letzten Warnung auch gesagt; sie werden ihn aber wohl kaum finden. Diese Warnung hören wir täglich von mehreren Stellen auf englisch und französisch, außerdem bekommen wir jetzt täglich Zeitungsdienst. Heute erfahren wir aus englischem funkentelegraphischem Zeitungsdienst, daß die Ankunft der „Yarrowdale" bekanntgegeben worden ist, und stellen uns mit Vergnügen die Freude in Deutschland vor. Abends sind der Artillerieoffizier Kapitänleutnant Jung, Bethke und der Doktor zum Essen bei mir, es gibt Hummer mit Reis und Gänseleberpastete. Jung erzählt sehr nett von Jagderlebnissen in Ostafrika, vom alten „Seeadler" aus; hoffentlich erlebt Luckner auf dem neuen „Seeadler" auch recht interessante Jagden.

22. Januar bis 2. Februar 1917.

Wir sind auf dem Treck von Kapstadt. Diese Tage will ich möglichst schnell übergehen, denn sie sind fürchterlich gewesen. Bis heute sind wir dort gekreuzt und haben nur zwei Schiffe zu sehen bekommen: Der erste ein Norweger mit 7000 Tonnen Weizen für Norwegen. Den mußte ich wieder laufen lassen. Der zweite ein größerer englischer Passagierdampfer, der mir aber schon auf große Entfernung auswich. Da er an Geschwindigkeit überlegen war, mußte ich jede Verfolgung als nutzlos aufgeben. Zwar gab es unzufriedene Gesichter, als die Mannschaft merkte, daß die Jagd nicht fortgesetzt wurde. Sie konnte ja meine Gründe nicht kennen, aber ich denke, sie muß lernen, sich stillschweigend in das zu fügen, was ihr Führer für richtig hält. Als Kommandant habe ich jedenfalls bei diesen Unternehmungen gelernt, nur nach meiner Überzeugung zu handeln. Es ist nicht immer möglich der Mannschaft zu erklären, warum man dies oder das tut. Im Grunde ist es mir recht, wenn in der Besatzung das Gefühl steckt: „Ran an jede Rauchwolke." Das ist der richtige Geist, der unser Volk unbesiegbar macht.

Die einzige Abwechslung bei diesem ganz an-

genehm kühlen, meistens bewölkten Wetter — oft haben wir Windstärke vier bis fünf — sind die Albatrosse, die uns ständig begleiten. Sie sind wirklich in ihrem ruhigen Flug, ähnlich wie riesige Möwen, wundervoll zu beobachten. Auch Kaphühner, die wie kleine schwarze Möwen aussehen, werden beobachtet; Wale und viele Fische beleben das Wasser. Die Langeweile dieser Zeit ist gar nicht zu beschreiben. Ich spiele jeden Nachmittag Schach und pflege mein Rheuma, das immer noch nicht ganz weg ist. Meine Bücher sind nun auch zum größten Teile durchgelesen; den Rest lese ich nur schluckweise, damit ich später nicht ganz ohne Lektüre bin.

Der siebenundzwanzigste, Kaisers Geburtstag, für uns hier draußen ein großer Tag! Ganz besonders empfinden wir heute, wie ehrenvoll es für uns ist, die Kaiserlich Deutsche Flagge im Atlantik zu zeigen. Zur Feier werden die Toppflaggen geheißt und nach einer Ansprache drei Hurras auf den Allerhöchsten Kriegsherrn ausgebracht.

Am 2. Februar erhalten wir Nachricht von der U-Boots-Erklärung. Das ist die große Entscheidung, auf die ich schon lange warte, der schwere Schlag,

der England über kurz oder lang zu Boden zwingen wird. In dieser Frage habe ich zur Mannschaft des großen Staatsschiffes gehört, die still gewartet hat, bis der Führer die richtige Zeit für gekommen hielt. Wenngleich ich schon lange darauf gehofft habe, sehe ich jetzt ein, daß kein besserer Moment als dieser gewählt werden konnte. Natürlich haben der U-Bootskrieg und seine Folgen auch auf meine Entschließungen Einfluß. Ob ich im Süden bleibe oder versuche durchzubrechen, das alles wird von der Lage abhängig sein, und ich muß abwarten, wie sich die Dinge entwickeln. In den englischen Berichten ist die Tatsache nur ganz nebenbei erwähnt, trotzdem sie drüben ganz genau wissen, daß es ihnen jetzt an den Kragen geht. Diese Gleichgültigkeit ist natürlich Bluff.

3. Februar 1917.

Um den „Geier" aufzusuchen, der in der Nähe der amerikanischen Küste steht, verlassen wir den Treck. Schade, ich hatte mir das so schön ausgedacht: man sollte das Verschwinden der afrikanischen Schiffe erst merken, nachdem wir schon an der amerikanischen Küste bei der Arbeit waren.

Vierzehn Tage liegen jetzt hinter uns, in denen gar nichts erreicht worden ist, und zehn Tage noch

vor uns, in denen wir gar nichts treffen können; man muß sich vor Langeweile, der schlimmsten Krankheit an Bord, schützen. In den nächsten Tagen soll die Taufe vorgenommen werden; bis jetzt war seit Passieren des Äquators im Januar keine Zeit übrig gewesen. D. h. Zeit wäre vielleicht gewesen, aber man mußte doch jeden Augenblick mit einer Störung rechnen.

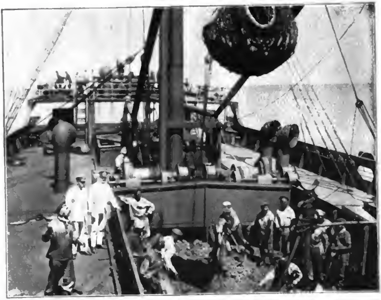
4. Februar 1917.

Obermaat Scharf kommt als Triton, um Neptun für den nächsten Tag anzukündigen, und nimmt nach altem Brauch die Musterung über die Mannschaft ab.

Heute früh ist die Reutermeldung vom Abbruch der diplomatischen Beziehungen zu Amerika gekommen, die ich, weil mir alles noch unsicher scheint, noch nicht bekanntgemacht habe. Die Lage wird wohl bald geklärt sein.

5. Februar 1917.

Äquatortaufe. Alles verläuft sehr nett, ich bekomme von Neptun einen wirklich kunstvoll gemachten Orden. Abends sitzen wir, auch Triton, Obermaat Helmker, der Neptun, und die Deckoffiziere draußen zusammen. Es ist Vollmond, ein herrlicher Abend. Die Musik spielt oben ganz wunderhübsch. Ich



Kohlen.
(Die Schlinge oben faßt 20 Zentner.)



Saint Theodore.



Französische Bark „Nantes".



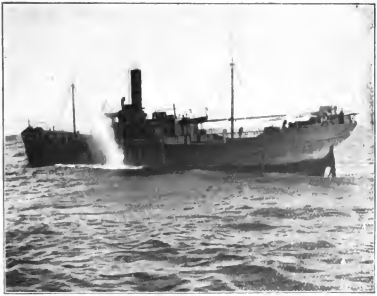
Boot von „Brecknockshire" mit Gefangenen.



Untergang der „Nantes“.



Badewitz fährt an Bord der „Yarrowdale“.



Sprengung des englischen Dampfers „Rhodante“.



Untergang der „Rhodante“.

darf mir noch nicht zuviel zumuten und bleibe bis zwölf. Das Fest dauert bis fünf.

6. bis 9. Februar 1917.

Ruhige Tage; aber eine hübsche Strecke haben wir ja schon hinter uns, und eine ganze Menge Dampfer liegen bereits auf dem Grunde des Meeres. Wir haben sehr viel erlebt, aber wie viele lange Tage und Stunden gibt es, in denen auch gar nichts los ist. Achtzig Tage hat die Reise bisher gedauert, achtzehn Schiffe sind versenkt worden, und rechnet man auf jeden Tag ein Schiff, so bleiben zweiundsechzig Tage ohne Beute. Wenn man davon noch sechs Tage für den Durchbruch der Sperre, drei Kohlentage und noch einige wenige andere, an denen etwas los war, abzieht, dann bleiben ungefähr fünfzig Tage, an denen man nichts erlebte und nichts sah, als den weiten Horizont und vielleicht hin und wieder eine Möwe oder einen Hai als einzige Abwechslung.

Für mich habe ich allmählich eine ganz regelmäßige Einteilung gefunden, wie ich diese ruhigen Tage am besten hinbringe. Zunächst einmal nicht allzufrüh aufstehen, denn das macht den Tag schon unnütz lang, dann kann man das Müllern und das Bad möglichst lang hinziehen, so daß ich

gegen neun Uhr zu einem kurzen Spaziergang auf der Brücke erscheine. Erst ein kurzer Blick auf die Karte, wo unsere Position für acht Uhr morgens eingezeichnet ist. Durch Navigationsoffizier und Steuermann wird jeden Mittag aus der Sonnenhöhe, bei jeder Morgen- und Abenddämmerung aus drei Sternen der Schiffsort bestimmt. Dem Spaziergang folgt das Frühstück, das für Kriegsverhältnisse recht gut ist, denn für guten Kaffee, Weizenmehl und Marmelade sorgen die Engländer, während uns etwa 25 Hühner mit Eiern versehen. Dann sind jeden Morgen einige Unterschriften zu erledigen und das Tagebuch fortzusetzen, womit ein Teil des Vormittags hingebracht ist. In der ruhigen Zeit wird auch die Mannschaft nicht mit allzufrühem Aufstehen geplagt. Am Vormittag wird alles, was nicht beschäftigt ist, zur Arbeit verteilt, denn an Bord ist immer genug zu tun, um alles, was drum und dran hängt, instand zu halten. Die Geschütze und die Handfeuerwaffen sind zu reinigen, die Decks und das Innere des Schiffes müssen peinlich sauber gehalten werden, auch an den Booten ist immer etwas zu tun. Wenn jedoch an solchen Tagen manchmal während der Arbeit ein kleines Schwätzchen gehalten wird oder

der Eifer nicht allzu groß ist, kann man ruhig ein Auge zudrücken; denn ich weiß, daß, wenn es wirklich darauf ankommt, immer alles mit größtem Eifer dabei ist.

Zwei Stunden lang gehe ich jeden Vormittag auf Deck spazieren, helfe beim Ausgucken, kümmere mich um den Tierpark und beschäftige meinen Terrier, der sehr ärgerlich wird, wenn er nicht die genügende Beachtung findet. Um halb zwölf erscheint dann der Mannschaftskoch mit der Essensprobe, die mir öfters so gut schmeckte, daß ich mir für meinen Tisch das Mannschaftsessen bestellte. Um zwölf Uhr bin ich auf der Brücke beim Beobachten der Mittagssonne und bespreche dabei meistens mit dem Navigationsoffizier Pläne und Aussichten für die nächsten Tage. Um halb eins ist mein Mittagessen bereit. Wir hatten diesmal einen sehr guten Koch mit, der es fertig gebracht hat, daß die vier Monate hindurch kaum jemals einer unzufrieden mit ihm war: das will an Bord, wo schließlich alles einmal langweilig wird, etwas heißen. Zum Schutz vor der reichlichen Hitze sind, wo es nur geht, an Deck Sonnensegel gespannt, unter denen es sich dann noch immer ganz gut aushalten läßt.

Die schlimmste Zeit an ereignislosen Tagen ist der Nachmittag. Glücklich der, der an einen Mittagsschlaf gewohnt ist; mir ist er nie recht gelungen. Erstaunliches leisten darin einige der Leute, die regelmäßig an bestimmten schattigen Plätzen, unter Booten oder sonst einem schützenden Gegenstand, auf dem harten Holzdeck wie die Murmeltiere schlafen. Während des heißen Mittags ist an irgendwelche Arbeit gar nicht zu denken, erst um drei Uhr tritt alles wieder an. Den Nachmittag über wird irgendwelcher Sport getrieben, damit die Mannschaft Bewegung hat. Reckturnen, Gewichteheben, Wurfleinewerfen, Keulenschwingen sind bei der Mannschaft besonders beliebt, und alle sind mit großer Begeisterung dabei. Es sind auch wirklich nicht wenige darunter, die Ausgezeichnetes leisten. Sehr viel Spaß macht allen ein Wettkampf zwischen beiden Wachen: Bootausschwingen, Fieren, um das Schiff rudern und wieder einsetzen. Erst gewinnt Steuerbord, dann Backbord. Entscheidung zugunsten von Steuerbord mit vier Minuten fünfunddreißig Sekunden. Es ist wirklich aufregend. Backbord verliert dadurch, daß ein Mann beim Einsetzen über Bord fällt. Die Hauptsache bei der Sportbetätigung soll sein, daß jeder Mann Bewe-

gung hat und daß auch möglichst jeder Vergnügen daran findet.

So geht der Nachmittag hin. Um vier Uhr kommen regelmäßig der Erste Prisenoffizier, der Assistenzarzt und der Zahlmeister zum Schachspielen in die Kajüte, das gibt dann immer zwei sehr nette Stunden, bis es Zeit zum Abendessen ist.

Die Mannschaft findet sich abends auf dem Achterdeck zusammen, die Musik spielt, und die alten Soldatenlieder werden gesungen. Das gab denn manche schöne und stimmungsvolle Tropennacht, in der man ganz vergessen konnte, daß man hier draußen als gefürchteter „Pirat", wie die Engländer es freundlicherweise ausdrücken, herumfuhr.

Solche Tage, von denen der heutige genau dem gestrigen und dem morgigen gleicht, gibt es recht viele, und manchmal stöhnt man wohl über Langeweile und sehnt sich nach der nächsten Rauchwolke, um wieder etwas Abwechslung und Leben in die Geschichte hineinzubringen; viele Stunden sieht man vergeblich danach aus und hat oft das Gefühl, daß der ganze Ozean verlassen ist. Besser sind dann schon noch die Tage, an denen man sich von vornherein sagen kann: Hier kann gar nichts kommen.

Amerika ist noch immer nicht entschieden.

11. Februar 1917.

Morgens um fünf Uhr kommt „Geier" in Sicht. Er hat auch nicht viel erreicht: wieder nur einen Segler, allerdings mit sehr wertvoller Ladung: mit Walfischfett.

12. Februar 1917.

Am Tage wird Kohle aus den Laderäumen in die Bunker gemannt. Abends sage ich der Mannschaft, daß ich im Laufe der Nacht eine Insel, deren Namen niemand wissen dürfe oder, falls er sie wisse, wieder vergessen müsse, anlaufen werde; es sei mit der Möglichkeit zu rechnen, daß englische Streitkräfte dort lägen, und ich würde für alle Fälle klar Schiff machen.

13. Februar 1917.

Um elf Uhr kommt die Insel in Sicht. Das Ansteuern in dem hellen Mondschein ist wirklich erstaunlich schön. Beim Näherkommen bemerke ich ein Licht. Das ist sehr merkwürdig, da alle Beschreibungen angeben, daß die Insel unbewohnt und auch vollständig unbewohnbar sei. Ich beschließe, morgen nach dem Kohlen zu ergründen, was das zu bedeuten hat, da es sehr leicht Schiffslichter sein können.

Um drei Uhr sind wir an einer geschützten Stelle

zu Anker; „Geier“, der erst nachkommen soll, wenn wir die Luft rein finden, ist um vier Uhr da. Es wird sehr gut gekohlt, so daß um zwölf Uhr mittags bereits 400 Tonnen herübergeschafft sind. Man kann sich nirgendshin retten bei der Bombenhitze. Hübsche bläuliche Fische kommen in großen Scharen an das Schiff; eine Menge werden geangelt, woran ich mich auch beteilige.

Um zwölf Uhr bin ich auf dem „Geier“ zum Essen. Wolf und Köhler erzählen eine Menge netter Geschichten; denn das Leben auf einem kleinen Schiffe bringt ja immer alles mögliche mit sich und macht besonders unseren Leuten Spaß, da notgedrungen alles Militärische fortfällt. Das Schiff selbst ist wirklich bis zum äußersten ausgenutzt worden, es ist seit mehreren Monaten ununterbrochen gefahren; unterwegs hat es bei der Verfolgung eines Seglers eine recht unangenehme Kesselhavarie gehabt, so daß es jetzt höchste Zeit ist, seinem Leben ein Ende zu machen. Um vier Uhr, nachdem 600 Tonnen Kohlen übergenommen und alle Bunker beinahe voll sind, wird ausgeschieden.

Um auf die andere Seite der Insel zu fahren und dem Ursprung des Lichtes von heute nacht auf den Grund zu gehen, steige ich wieder auf

„Geier“ über. Kaum biegen wir um die Nordecke, als auch schon eine große Flaggenstange in Sicht kommt; bald darauf werden Bangalos und Badehäuser einer regelrechten Niederlassung gesichtet. Das kann sehr leicht eine englische Station sein; aber für mich ist trotzdem nichts zu machen, da die Insel selbst nicht in englischem Besitz ist. Also kehrt marsch zurück zur „Möwe“, an der unterdessen gemalt wird; denn außenbords sehen wir schauerlich aus. An diesem ruhigen Platz ist aber günstige Gelegenheit, alles in Ordnung zu bringen. Um sieben Uhr wird Anker gelichtet und westwärts auf die amerikanische Küste losgedampft.

14. Februar 1917.

Großes Rein-Schiff am Vormittag. Die amerikanische Kohle ist recht gut, staubt aber ganz fürchterlich. Danach wird die Mannschaft vom „Geier“, 38 Mann und 12 Inder, herübergeholt und dann das Schiff versenkt. Jetzt sind wir wieder allein, was immer den Vorteil hat, daß man an keinen Treffpunkt gebunden ist. „Geier“ und seine Besatzung haben eine schwierige Aufgabe erfüllt, sind zwei Monate hindurch als Kohlenschiff immer zur Stelle gewesen, wo sie gebraucht wurden, und haben in der Zwischenzeit noch Handelskrieg geführt;

wenn nicht mit allzu großem Glück, so liegt das daran, daß sie nicht auf die Hauptwege gehen durften, weil ich meiner Kohlen sicher sein mußte. Das Schiff sinkt um ein Uhr, seit genau einem Monat das erste Schiff, das ich wieder sinken sehe.

15. Februar 1917.

Es ist spiegelglatt und sehr weit sichtig. Ich erwarte eigentlich nichts, da wir erst morgen in die Nähe der Küste kommen, als um zehn Uhr eine Rauchwolke gemeldet und bald auch vier Masten erkannt werden. Da es ganz außerhalb der Handelswege ist, nehme ich zuerst an, es sei ein Hilfskreuzer, und beschließe, ihn zu beobachten. Ich drehe von ihm ab, stelle seinen Kurs fest, und während ich dann mit hoher Fahrt parallel zu ihm laufe, wird beobachtet, daß er nur einen Schornstein hat und nicht mehr als acht Seemeilen läuft, also kein Hilfskreuzer sein kann. Ich möchte erst vor ihn kommen und dann auf ihn zudrehen, so daß er mir nicht mehr entwischen kann, da kommt ein zweites Schiff in Sicht, das nach Süden steuert und auch vier Masten hat. Höchste Fahrt laufend, drehe ich wieder um, auf den zweiten zu; zunächst holen wir ihn auch langsam auf bis auf etwa 10000 Meter; dann macht er aber anscheinend mehr Dampf auf,

und die Entfernung wird wieder größer. Das kann ich nicht dulden; er ist noch eben in Reichweite unserer Geschütze, und so wird Feuer eröffnet. Die ersten Salven sitzen erst rechts, dann links, um ihn zu warnen, dann noch eine über ihn hinweg; aber es nützte noch nichts. Erst als die nächste mit 120 Hektometer Aufsatz genau vor ihm einschlägt, geht die englische Flagge und ein Signal hoch. Außerdem sieht man ihn Dampf abblasen, ein Zeichen, daß er gestoppt hat. Das Weitere spielt sich wie gewöhnlich ab. Der Dampfer heißt „Brecknockshire", ist 8000 Tonnen groß und macht seine erste Reise. Er ist einer unserer wertvollsten Fänge; ich schätze ihn mit der Ladung von 7000 Tonnen Kohlen auf etwa 10 Millionen Mark. Der Kapitän, der perfekt Deutsch spricht, versichert mir, daß er Deutschland gut kenne und nicht zu den Engländern gehöre, die unsinnig auf uns schimpfen; er bedauere, daß in den englischen Zeitungen so viel über uns gelogen würde. Lebhaft klagt er über das Pech, das er auf dieser Reise gehabt habe: erstens habe er nur eine ganz unbrauchbare Mannschaft bekommen, tatsächlich meist nur Jungen im Alter von 15 bis 16 Jahren; dann habe er schon bei England so fürchterliches Wetter angetroffen, daß

niemand mehr unter Deck gehen konnte. Die Heizer hätten bei den Kesseln schlafen müssen, da sie nicht mehr in ihre eigenen Räume zurückkonnten; dazu seien noch der Erste Offizier und der leitende Maschinist krank geworden. So sei eines zum anderen gekommen, und er sei ganz sicher gewesen, daß diese Reise ein schlechtes Ende nehmen würde. Es habe ihn daher auch gar nicht mehr überrascht, als er genommen wurde. Ich tröste ihn damit, daß er und seine kranken Offiziere ja nun Zeit genug hätten, sich gut zu erholen.

Das Schiff bekommt eine besonders starke Dosis, da ich ja den anderen noch verfolgen wollte, und sinkt auch ziemlich schnell. Unter den Gefangenen befindet sich ein Heizer, der schon im vorigen Jahre einige Wochen auf der „Möwe“ zugebracht hat. Er erkennt natürlich das Schiff, und eine Geheimhaltung des Namens vor den Gefangenen ist von jetzt ab nicht mehr möglich. Übrigens hat die „Brecknockshire“ einige ganz angenehme Sachen an Bord gehabt, unter anderen sehr schöne Marmelade und große Mengen Seife. Diese nützlichen Dinge haben die merkwürdige Eigenschaft, oft spurlos zu verschwinden. Das darf natürlich keinesfalls durchgehen, und der Erste Offizier bestimmt

genau, wohin Eßwaren und andere Gegenstände, die zur Kriegführung gemäß Haager Konvention von genommenen Schiffen heruntergeholt werden dürfen, verteilt werden sollen. Große Mengen Proviant für die Mannschaft überzunehmen, bedeutet immer einen ziemlichen Zeitverlust; trotzdem wird es aber, sooft es möglich ist, getan. „Brecknockshire“ führte übrigens ein 12-Zentimeter-Geschütz.

An Bord finden wir die neuesten englischen Zeitungen vom 23. Januar, in denen eine Menge Interessantes steht, besonders über unser Schiff, das die Gemüter sehr zu erregen scheint. Lügenerzählungen der Kapitäne über ihre Erlebnisse an Bord waren reichlich vertreten. Unter anderem sollen sie alle erzählt haben, daß die Heizer an Bord gepeitscht würden wie Tiere, daß allgemeine Unzufriedenheit mit dem Essen bestehe, und ähnliche Einzelheiten mehr. Ich bin überzeugt, daß die Kapitäne von dem allem kein Sterbenswort gesagt haben; und man kann daraus sehen, wie völlig gewissenlos Zeitungslügen gemacht werden, falls man es in diesem Kriege noch nicht gelernt haben sollte.

Unterdessen geht es mit hoher Fahrt hinter dem anderen her. Hat er seinen alten Kurs beibehalten, so müssen wir ihn nach unserer Berechnung um

zwölf Uhr nachts einholen; hat er geändert, so ist es mit Hilfe unserer überlegenen Geschwindigkeit immer noch möglich, ihn zu finden. Um zehn Uhr gehe ich noch auf die Brücke und sage dem Ausguckoffizier Bescheid, daß gegen zwölf Uhr der Viermaster in Sicht kommen kann. Ich habe beschlossen, ihn bis morgen früh zehn Uhr zu verfolgen, aber schon um elf Uhr fünfzehn wird mir gemeldet: „Ein Schiff voraus in Sicht." Wahrhaftig, da ist trotz der starken Dunkelheit noch ziemlich weitab ein schwarzer Schatten zu erkennen. Alarm und höchste Fahrt. Wir holen ihn zusehends ein.

16. Februar 1917.

Als um zwölf Uhr der Mond aufgeht, sind auch die vier Masten zu erkennen: es ist unser Freund von heute morgen. Sobald wir ihm nahe genug sind, wird er mit dem Scheinwerfer beleuchtet. Es ist ein harmloses Schiff, ohne Kanone und ohne Funkentelegraphie, das „French Prince" heißt. (Sein früherer Name war „Bulgarian Prince".) Da in der Dunkelheit eine Störung nicht zu befürchten ist, wird in aller Ruhe ausgepackt. Viel ist allerdings nicht zu holen, denn er hat als Ladung Hafer für Frankreich.

Als unsere Prisenoffiziere den Kapitän fragen:

„Haben Sie uns denn heute morgen nicht gesehen, als wir den anderen Dampfer jagten und versenkten?" antwortet der Kapitän:

„Gewiß, aber als ich aus Sicht kam, glaubte ich mich gerettet."

Der Kapitän sieht dann von einem zum anderen, wischt sich mit dem Handrücken über die Stirn und sagt aus tiefstem Herzen: „Goddam!"

Bemerkenswert an Bord des „French Prince" ist nur ein großer eiserner Behälter im Zwischendeck. Das könnte ein Geldschrank sein, und da die Million der ersten Reise allen noch so lockend vor Augen steht, beschließt der Prisenoffizier, ihn mit einer Sprengpatrone zu öffnen, das Deck wird also soweit als nötig geräumt, und nachdem die Detonation erfolgt ist, begibt sich das Prisenkommando ins Zwischendeck, um das Geld zu bergen. Wo die umliegenden Kammern gewesen sind, ist jetzt nichts mehr vorhanden als Trümmer, und der bewußte eiserne Kasten hat sich ganz empfohlen. Auf der „Möwe" behaupten nachher böse Zungen, es sei gar kein Geldschrank gewesen.

Als die Sprengung beginnt, meint der Kapitän: „Schade um das Schiff und die Ladung."

„Wieso denn," erwidern ihm unsere Prisenoffiziere,

„wir machen alles gründlich: die Pferde, die Ihren Hafer fressen sollten, sind auch nie angekommen."

Der Kapitän schüttelt zu diesem Scherz traurig das Haupt, meint aber dann, wenn er nicht Engländer wäre, so würde er sich auch ein solches Leben wünschen. Ob das die berühmte „Möwe" sei, fragt er dann. Lachend erwidert ihm der Prisenoffizier, gegen die „Möwe" seien wir nur ein ganz unbedeutender Kasten. Ein Strahl echter Schadenfreude soll über das Gesicht des Kapitäns gezuckt haben.

Während um sechs Uhr dreißig der „French Prince" sinkt, wird schon eine neue Rauchwolke gemeldet und bald ein kleiner harmloser Dampfer erkannt, der gar keine Umstände macht und sehr schnell versenkt wird.

Ich überlasse die Versenkung der „Eddi" dem Ersten Offizier und lege mich schlafen, stehe aber, da es sehr heiß ist, schon sehr früh wieder auf und sitze eben im Bade, da wird voraus eine Rauchwolke gemeldet. Als ich nach oben komme, steht nicht weit davon eine zweite, was mir gleich verdächtig vorkommt. Der erste hat zwei Masten und einen Schornstein, am zweiten werden bald zwei Schornsteine erkannt. Ich stoppe zunächst, ohne den Kurs zu ändern, um die Bewegungen der

beiden zu beobachten. Der erste fährt vor unserem Bug, der andere bleibt auf derselben Stelle liegen: es wird immer klarer, der erste ist die Falle, die ich angreifen soll, damit der zweite, wahrscheinlich ein Hilfskreuzer, mir währenddessen in aller Ruhe nahekommen und mich erledigen kann.

Jetzt kommt der schwere Entschluß: angreifen oder kehrtmachen? Angreifen heißt besten Falles, das Schiff so aus dem Gefecht herauszubekommen, daß es in Rio reparieren muß. Andererseits ist noch immer die Möglichkeit vorhanden zu entkommen, denn die Entfernung, über 16 Seemeilen, ist noch sehr groß, vielleicht ist der andere gar kein Vorposten, und der Hilfskreuzer braucht uns noch gar nicht gesehen zu haben. Ich mache also kehrt und beobachte weiter, sofort macht die Falle auch kehrt und läuft auf den Kreuzer zu, auch sehe ich noch ein Signal hochgehen. Jetzt ist es höchste Zeit, mit äußerster Kraft wegzudampfen. Anfangs wachsen die Masten des Kreuzers schnell aus dem Horizont heraus, aber bald nehmen wir volle Fahrt auf, die Maschine wird orientiert, um was es sich handelt, und eine muntere Jagd beginnt. Um uns jeden Zweifel zu nehmen, hören wir jetzt die Funksprüche. Der Angerufene, wahrscheinlich ein zweiter



„Brecknockshire“ sinkend.



„Katherine“ sinkend.



„Möwe“ in schwerer See.



Kommandant auf der Brücke bei Island.

Hilfskreuzer, ist aber noch sehr weit entfernt; so habe ich es wenigstens vorläufig nur mit einem zu tun. Bald sieht es so aus, als wenn er aufkommt, bald verschwindet er wieder etwas, im ganzen bleibt die Entfernung ziemlich gleich. Diese Schiffe sollten eigentlich schneller sein als ich, aber vielleicht hat er nicht auf allen Kesseln Dampf auf, und ehe er so weit ist, kann es dunkel werden.

Bis zum Mittagessen hat sich nicht viel verändert, außer daß er einige Male den Kurs ein wenig geändert und dadurch etwas verloren hat. Ich gehe zum Essen hinunter. Als ich wieder heraufkomme, ist die Lage noch genau dieselbe, nur steht zwischen uns eine Regenbö, die uns zeitweise versteckt: ich benutze das zu einer kleinen Kursänderung. Nachdem die Bö fort ist, sind die Masten nur noch sehr schwer zu sehen; aber voraus kommt jetzt eine neue Wolke in Sicht, ein gewöhnlicher brauner Frachtdampfer, der uns an Steuerbord passiert. Ich muß zusehen und mich ärgern, aber er soll uns doch noch recht angenehm werden. Denn nun folgt ein ergötzliches Schauspiel: Der Kreuzer dreht plötzlich ab, auf den Frachtdampfer zu und schießt auf ihn. Der Frachtdampfer ändert seinen Kurs und läuft mit großer Rauchentwicklung davon, der

Kreuzer hinter ihm her, so daß wir beide schnell aus dem Gesicht verlieren. Ich nehme an, daß der Engländer, da wir sehr gut rauchlos fahren und unsere Masten niedriger sind als seine, uns nicht hat sehen können; er hat nun den Neuankömmling für uns gehalten, obwohl dieser drei Masten hatte. Das ist der Erfolg der fabelhaften Erzählungen über unsere Verwandlungsfähigkeit. Mir tut es nur leid, daß wir bei der Erkennungsszene zwischen beiden Schiffen nicht dabei sein können; aber gelacht haben wir auch so. Da ich nun heute einmal Hase bin, schlage ich gleich den dazugehörigen Haken und bin so bald sicher, daß er mich nicht wiederfinden wird.

17. bis 23. Februar 1917.

Um nicht wiedergefunden zu werden, laufe ich Ost, bis wir gut frei vom Treck sind. Das ist auch sehr glücklich, denn schon am nächsten Tage bricht infolge der Überanstrengung ein Kessel zusammen, so daß ich nur noch zehn Seemeilen laufen kann. Drei Tage sind nötig, um ihn wiederherzustellen. Währenddessen laufe ich nach Norden, um südlich der Kapverden in den Nordatlantik überzugehen. Jetzt ist man schon so weit, daß man andauernd an das Nachhausekommen denkt, obwohl noch recht

viel dazwischenliegt. Ich will ja noch mindestens acht Tage im Nordatlantik auf den Trecks kreuzen. Schwer genug fällt es mir manchmal daran zu denken, daß ich, wenn ich wollte, in vierzehn Tagen zu Hause sein könnte, aber ich muß auf den Neumond warten. Das Durchbrechen, das Einlaufen in den Sund, das erste Telegramm, das Einlaufen in den Hafen male ich mir aus, sobald ich nichts anderes zu tun habe, und muß mich oft zwingen, an anderes, näherliegendes zu denken. Wenn ich jetzt an Land denke, meine ich eigentlich nur: Ausruhen in einer schönen Gegend mit netten Menschen, aber nachher wird wahrscheinlich doch wieder nichts daraus, genau wie voriges Jahr.

Inzwischen gehen die Tage wieder ganz programmäßig. Von der „Brecknockshire" habe ich eine Menge englischer Bücher, die allerdings meist verblüffend dumm sind.

Die Schweine werden geschlachtet, und wir bekommen eine ausgezeichnete Wurst, eine um so angenehmere Abwechslung, als es jetzt mit der Verpflegung schon recht mäßig steht.

Ganz leise sind in diesen Tagen wieder deutsche Funksprüche zu hören. Wegen Gewitterstörung sind die Signale nur noch nicht abzulesen.

24. Februar 1917.

Im Laufe der Nacht ist ein Kessel wieder klar geworden. Ich ändere Kurs, um hier über die Trecks in den Nordatlantik zu gehen. Da ich es nicht für ausgeschlossen halte, daß man versuchen wird, uns hier den Weg zu verlegen, wird Kriegswache gegangen, und ich schlafe diese Tage angezogen im Kartenhaus. Morgens, bald nach Hellwerden — ich habe mich eben in die Koje gelegt — eine Rauchwolke. Ich drehe darauf zu, und ein englischer Dampfer „Katherine" läuft uns, ohne irgendwelche Versuche auszuweichen, in die Arme. Er hat 4500 Tonnen Weizen von Rosario, was mich besonders freut, da der Futterkorb die wunde Stelle Englands ist. Der Kapitän, ein halbgelähmter Mann, ist durch den Schreck fast ganz unbrauchbar geworden. Da diesmal die Gefangenen besonders übel scheinen und durch Dickfälligkeit die Arbeiten erschweren, werden sie schärfer angepackt als sonst, was auch sofort eine gute Wirkung erzielt.

25. und 26. Februar 1917.

Ohne irgend etwas zu finden, kreuze ich diese Tage auf dem Südamerikatreck. Nachdem 40 000 Tonnen aus Südamerika versenkt worden sind, muß ich diese Gegend nun endgültig verlassen.

Heimwärts

27. Februar bis 3. März 1917.

Noch einmal, jetzt hoffentlich zum letzten Male, werden alle Kessel gründlich überholt. Sie sollen jetzt bis nach Hause aushalten und in den letzten Tagen alles hergeben, was sie leisten können. Fünf Tage werden dazu gebraucht. Außerdem wird das ganze Schiff für den Empfang einer besonders großen Anzahl Gäste vorbereitet, da ich keinen Dampfer mit Gefangenen mehr wegschicken kann, ohne meine Absicht, im Norden durchzubrechen, zu verraten. Leergewordene Kohlenbunker und Proviantträume werden zur Aufnahme von Gefangenen vorbereitet. Als alles so weit ist, sind wir wieder in einer Gegend, wo wir etwas erwarten dürfen.

4. März 1917.

Es kommt auch etwas. Um drei — der Mond will gerade untergehen — wird ein abgeblendeter Dampfer gesichtet, also ein Engländer. Anscheinend sieht er uns erst sehr spät, und als er Lichter setzt, sind wir schon dicht neben ihm, er wird beleuchtet und bleibt nach einer 15-Zentimeter-Aufforderung

gestoppt liegen. Erst nachdem die Prisenbesatzung drüben ist, wird bemerkt, daß er eine Kanone hat. Da es nur ein 5-Zentimeter-Geschütz ist, das man ohne große Hilfsmittel transportieren kann, wird es mitgenommen. Das Schiff heißt „Rodanthe“ und fährt ohne Ladung nach Kuba, um Zucker zu holen; es sinkt sehr schnell kopfüber.

Ich nehme eine große Musterung der neuen Gefangenenräume vor. Als besonders erfreulich fällt mir auf, daß die strengere Zucht bei den Gefangenen gut gewirkt hat. Die Räume sehen tadellos aus, und das patzige Benehmen der ersten Zeit ist verschwunden; sie stehen sofort ordentlich auf, sobald ich in die Räume komme, und geben sich offenbar Mühe, sich manierlich zu betragen. Zweihundertfünfzig sind jetzt an Bord, weitere zweihundert hoffe ich noch unterbringen zu können.

5. März 1917.

Am Abend wird ein Segler angehalten. Es ist ein Norweger, der vom deutschen Konsul beglaubigte Papiere hat, daß die Ladung nicht nach England geht, und der wieder entlassen wird.

6. bis 9. März 1917.

Der Passat läßt nach. Genau wie auf der Ausreise kommen wir durch eine windstille Zone, die

diesmal aber der Vorbote der weniger angenehmen Winde des Nordens ist. In der Nacht des siebenten fängt es auch vom Westen her an zu blasen. Das Schiff ist jetzt ziemlich leer und macht Bewegungen wie ein Schaukelpferd.

Sehr auffällig ist der geringe Dampferverkehr in dieser Gegend. Auf der Ausreise begegneten wir jeden Tag einigen Dampfern, meist neutralen; jetzt kommt auf der ganzen Strecke nur ein neutraler vorbei. Das ist der sichtbare Erfolg des U-Bootskrieges.

In der Nacht des neunten fährt uns ein abgeblendeter Dampfer vor den Bug, und ehe er recht etwas gemerkt hat, wird er vom Scheinwerfer beleuchtet; auf Anruf stoppt er auch gleich. Er heißt „Esmeralda“ und fährt nach Baltimore, um Pferde zu holen. Unangenehm ist an diesen Pferdedampfern — die „Esmeralda“ ist auf 2000 Stück eingerichtet — die große Menge Stallburschen, 115 Mann, meist Amerikaner. Das ist wieder ein übles Gelichter. Ein kleines Geschütz wird von Bord der „Esmeralda“ mitgenommen.

Die ersehnten 100 000 Tonnen sind jetzt erreicht.

10. März 1917.

Es fängt schnell an schlechteres Wetter zu werden,

starke Regenböen setzen ein, und zeitweise ist es vollständig dick. Als ich gegen ein Uhr auf der Brücke bin, ist wieder sehr wenig zu sehen, da plötzlich erkenne ich durch den Nebel einen Dampfer. Es ist gerade noch Zeit, hart backbord zu legen, um vor ihn zu halten, bevor es aufklart. Schon sehr bald läßt sich erkennen, daß er auffallend schnell ist. Trotzdem nehme ich die Verfolgung auf, weil ich gar nicht sicher weiß, ob er mein Manöver nicht doch erkannt hat und mich nicht, sobald ich abgedreht habe, durch Funkspruch verraten will.

Gegen hohe See fängt jetzt eine muntere Jagd an. Der Engländer liegt merkwürdig ruhig, wogegen wir riesig schlingern und stampfen. Er ist erheblich größer als wir und läuft so schnell, daß wir ihn nicht einholen können; einmal verschwindet er noch dazu in einer Bö. Als es wieder klarer wird, ist er tausend Meter weiter ab — ein Beweis, daß er Lunte gerochen hat. Ich lasse jetzt unsere letzte Reserve an Umdrehungen laufen; das hilft auch, ganz langsam holen wir auf und in Zwischenräumen von einigen Minuten werden immer 50 Meter weniger gemessen. Durch Geschützfeuer will ich ihn jetzt noch nicht anhalten, denn wir stampfen derartig, daß auf 3000 Meter Entfernung

noch kein sicheres Feuer abzugeben ist. Da man achtern ein größeres Geschütz erkennen kann, an dem sich Leute aufhalten, besteht kein Zweifel, daß er sich wehren will, und ich will daher sicher gehen und versuchen, ihn möglichst schnell außer Gefecht zu setzen. So laufen wir beide, was wir können, langsam aber gleichmäßig kommt die „Möwe“ auf. Als die Entfernung auf 2000 Meter gemessen wird, scheint mir der günstigste Moment, ihn anzugreifen, gekommen. Die üblichen Befehle werden gegeben; um die Form zu wahren, lasse ich sofort einen Warnungsschuß feuern. Unmittelbar darauf können wir sehen, wie das Geschütz drüben klar gemacht wird, und daraufhin lasse ich das Feuer auf ihn eröffnen. Gleich zu Anfang sitzen einige Schüsse, aber es ist für die Geschützführer sehr schwer abzukommen, da die „Möwe“ zu heftige Bewegungen macht. Der Gegner eröffnet ein regelrechtes Feuer, die meisten Schüsse schlagen dicht unter der Brücke ein, wo sie mit scharfem Knall detonieren und jedesmal eine erhebliche Hitze entwickeln.

Ich erhalte Meldung, daß bei dem ersten Einschlagen der Granaten im Gefangenenraum eine Panik entstanden ist. Die Gefangenen seien nach

achtern gegen den Ausgang gestürmt. Jedoch ist es den Posten gelungen, ihrer Instruktion gemäß durch die einzige Tür der starken eisernen Schottwand den Raum zu verlassen und die Tür zu schließen. Dann wird eine kleine Klappe in der Wand aufgemacht und zuerst mit beruhigenden Worten, dann durch Vorzeigen einer Pistole und schließlich mit einigen Schüssen über die Köpfe hinweg die aufgeregte Menge wieder zur Vernunft gebracht. Von jetzt ab haben sich dann die Gefangenen ruhig verhalten.

„Otaki" und „Möwe" liegen jetzt beieinander. „Otaki" liegt stark nach Steuerbord über und brennt achtern.

Die Lecks der „Möwe" — es sind mehrere Ein- und Ausschußlöcher durch Sprengstücke — sind unterdessen von innen dicht gesetzt worden: es gelingt, das Wasser aus den Backbordabteilungen zu lenzen, und das Schiff richtet sich langsam wieder auf. In der schnell hereinbrechenden Dunkelheit können wir gerade noch drei treibende Boote des Gegners erkennen. Ich lasse auf das nächste zuhalten, um zu sehen, ob die Besatzung aufgenommen sein will. Sobald wir in die Nähe kommen, halten die Besatzungen die Hände hoch und fangen ein

fürchterliches Hilfegeschrei an. Sie werden übergenommen, was bei dem immer noch schweren Seegang viel Schwierigkeiten macht, besonders, da viele Verwundete dabei sind. Die beiden letzten Boote mußten wir erst mühsam suchen; denn bevor wir das letzte aufgefischt hatten, war es schon vollkommen dunkel. Es besaß zu seinem Glück eine kümmerliche Laterne, sonst hätten wir es überhaupt nie gefunden.

Daß die „Otaki" unterdessen gesunken ist, wird bei uns kaum bemerkt.

Von den an Bord Gekommenen erfahren wir, daß der Kapitän und ein Teil der Mannschaft der „Otaki" während des Gefechts gefallen oder mit dem Dampfer untergegangen sind. Der Arzt macht mir jetzt Meldung über unsere Verluste. Der Maschinistenmaat Sturm und der Oberheizer Dohmke sind durch den vorderen Treffer getötet worden. Von den Verbrannten sind fünf sehr schwer und drei leichter verletzt. Die armen Kerls müssen entsetzliche Schmerzen haben, benehmen sich aber brillant, klagen gar nicht, sondern versichern, es gehe ihnen gut, und sie freuten sich, daß der Gegner untergegangen sei.

11. März 1917.

Die Verwundeten sind indessen, so gut es geht, untergebracht. In meiner Kajüte liegen drei sehr schwer Verbrannte, ebenso in drei Offizierskammern. Die jüngsten Offiziere wohnen solange bei den älteren und schlafen auf Sofas. Im eigentlichen Lazarett haben nur zwei Platz. Die meisten Inder und Engländer werden in den Vorraum der Gefangenenräume gelegt. Sobald ich kann, besuche ich die Verwundeten: außer einem finde ich alle bei Bewußtsein. Sie zeigen mir vergnügte Gesichter, behaupten, keine Schmerzen zu haben, und drücken mir vor allem noch einmal ihre Freude aus, daß die „Otaki" gesunken sei. Es ist mir beinahe unfaßlich, wie Menschen sich so beherrschen und in solcher Weise ihre Schmerzen unterdrücken können. Man kann vor solchen Leuten nur die allergrößte Bewunderung haben. Leider starben schon im Laufe des Vormittags zwei von denen, die in der Kajüte lagen: die Oberheizer Pungs und Gräß. Sehr betrübt über die Todesfälle und Verwundungen ist auch der leitende Maschinist, nicht nur, weil er natürlich seinen Leuten besonders nahe steht, sondern auch, weil er einen schweren Ausfall für die Bedienung der Kessel und Maschinen erlitten

hat, die ja in den nächsten Tagen besonders viel zu leisten haben werden. Fünfundzwanzig Inder sind auch verwundet, zum Teil recht schwer. Man kann hier sehr klar den Unterschied der Rassen beobachten. Im Gegensatz zu den Unserigen jammern die armen Kerls furchtbar und stammeln unaufhörlich Gebete. Dabei lasse ich nicht außer acht, daß es natürlich etwas anderes ist, ob man für die eigene gute Sache leidet oder für eine fremde. Aber auch die gesund Gebliebenen haben sich während des Gefechts nicht gerade als Helden benommen. Es wurde mir später erzählt, daß sie schon nach den ersten Schüssen in den Booten saßen und Allah anriefen. Während der nächsten Tage sind sie wie umgewandelt. Sobald eine Rauchwolke zu sehen ist oder auch nur irgend jemand schneller als gewöhnlich läuft, stürzen sie aus dem Heizraum heraus in die Boote und finden erst allmählich etwas Ruhe.

12. März 1917.

Äußerlich und innerlich sind die meisten Schäden beseitigt, wir können wieder laufen. Das Wetter, bis dahin miserabel, wird besser.

Am Morgen kommt die traurige Nachricht, daß nun auch der Oberheizer Oppermann während der Nacht gestorben ist. Die Brandstellen an

der Haut waren doch zu groß gewesen. Um elf Uhr geben wir die Leichen der Gefallenen über Bord. Es ist nur eine kurze Feier. Alle Mann sind auf dem Achterdeck angetreten, das Schiff liegt gestoppt, die Flagge halbstocks gesetzt. Der Erste Offizier liest ein Gebet. Dann werden die Gefallenen, begleitet von dem Bootsmannspfiff, der im gewöhnlichen Leben eine Ehrenbezeugung für an und von Bord gehende Offiziere ist, über Bord gegeben — ein feierlicher und trauriger Moment.

Die Maschine geht wieder an, die Flagge wird niedergeholt. Ich spreche noch einige Worte zu den Leuten und ermahne sie, nie das Beispiel dieser ohne jede Klage gefallenen Helden der „Möwe“ zu vergessen. Gleichzeitig spreche ich der gesamten Mannschaft, in erster Linie den Verwundeten, für die vorzügliche Haltung während des Gefechtes und für die hervorragend geleisteten Arbeiten beim Löschen des Brandes sowie beim Stopfen des Leckes meinen Dank aus.

Mit großer Fahrt geht es nun nordwärts. Ich hoffe sehr, daß wir noch Schiffen begegnen werden, um zeigen zu können, daß die Schäden des letzten Gefechtes die „Möwe“ keineswegs zwingen, die

Fortführung des Handelkrieges aufzugeben. Sehr viele Schiffe kann ich allerdings nicht mehr annehmen, denn wir leiden wieder unter erheblicher Überlastung in den Gefangenenräumen. Der Offizier, der die Aufsicht über die Gefangenen hat, meldet mir, es sei unmöglich, noch mehr Leute in die Räume zu bringen. Aber wirklich unmöglich sind nur sehr wenige Dinge in dieser Welt.

13. März 1917.

Mein Wunsch geht in Erfüllung. Am Nachmittag wird bei unsichtigem Wetter auf geringe Entfernung ein Dampfer gesehen, und man kann bereits erkennen, daß es ein Engländer ist, der Funkentelegraphie und Geschütz führt. Da das Schiff hinter der „Möwe" herkommt, vermindere ich die Fahrt, so daß es uns in einiger Zeit überholen muß. Daß wir so langsam sind, scheint ihm wohl besonders unverdächtig, so daß es seinen Kurs gar nicht ändert und in aller Ruhe in unserem Kielwasser aufdampft. Als der Dampfer etwa auf 1000 Meter heran ist, lasse ich die Maschine äußerste Kraft gehen und drehe mit Hartruder um. Sofort entsteht einige Unruhe auf dem Gegner: er vermehrt Fahrt, dreht ab, und Leute rennen an das Geschütz. Daraufhin wird er sofort unter Feuer genommen,

und als der Kapitän die Granaten in seiner unmittelbaren Nähe einschlagen sieht, besinnt er sich eines Besseren und gibt mir durch Signal zu erkennen, daß er gestoppt hat. Wie die Prisenbesatzung feststellt, handelt es sich um den Dampfer „Demeterton“, etwa 6000 Tonnen groß, mit einer Ladung sehr wertvollen Holzes aus Kanada. Da ein solches Schiff mit Holzladung nicht zum Sinken zu bringen ist, so werden eine große Anzahl Sprengpatronen von vorn bis achtern an der Bordwand verteilt, um den Dampfer zum Kentern zu bringen. Die neuen Gefangenen kommen an Bord, und es gelingt, wenn auch mühsam, sie in dem großen Gefangenenraum noch unterzubringen. Dann kommt aber der Erste Offizier zu mir und berichtet, er habe sich überzeugt, nun gehe wirklich kein Mensch mehr in den Raum hinein. Da wir schon ziemlich weit nach Norden gekommen sind, nehme ich auch an, daß wir nun keinen Engländern mehr begegnen werden.

An der Wand des Kartenhauses der „Demeterton“ ist eine große Zeichnung, die die „Möwe“ darstellen soll, gefunden worden. Der Kapitän und jeder der Offiziere sollten unser Schiff, wenn sie ihm begegneten, sofort erkennen und hatten Auftrag, sich

danach zu benehmen. Der Kapitän erzählt mir, wir seien ihm verdächtig vorgekommen; nachdem er uns aber noch einmal mit seiner Zeichnung verglichen habe, sei er vollkommen beruhigt gewesen, da keines der besonderen Merkmale, die auf der Zeichnung angegeben waren, bei uns sich wiederfand. Als ich ihm sagte, er solle doch seine Regierung ersuchen, ihm das nächste Mal eine richtige Zeichnung mitzugeben, lächelte er nur verständnisvoll und meinte:

„Too late."[1])

14. März 1917.

Ich hatte geglaubt, die „Demeterton" sei unsere letzte Beute; es sollte aber anders kommen.

Ein schöner Dampfer kommt uns wieder entgegengelaufen, noch ein Engländer mit einer großen Kanone und Funkentelegraphie. Als er so nahe heran ist, daß es Zeit wird, sich zu entscheiden, was geschehen soll, bringe ich es doch nicht übers Herz, ihn laufen zu lassen. Auch dieser macht Miene, sich zur Wehr zu setzen, sobald er unsere Flagge und die Kanonen erkennt. Schon unsere erste Salve sitzt an dem feindlichen Geschütz. Man kann Stücke herumfliegen sehen, und die

[1]) Zu spät.

Besatzung flüchtet nach vorn. Nun wird er genug haben, denke ich und lasse das Feuer einstellen. Aber mit vermehrter Fahrt versucht er zu entkommen. Darauf wird das Feuer wieder eröffnet; Salve auf Salve schlägt in den Dampfer, aber noch immer stoppt er nicht. Ich kann sehen, wie ein guter Treffer einen Teil der Kommandobrücke abreißt. Ich denke, nun wird der Kapitän zur Vernunft kommen, und lasse zum zweiten Male das Feuer einstellen; aber immer noch läuft die Maschine des Gegners mit hoher Fahrt, und da das Schiff sehr schnell zu sein scheint, liegt die Gefahr vor, daß es wirklich in dem nebeligen Wetter verschwinden könnte. Wieder lasse ich also das Feuer eröffnen, und ununterbrochen schlagen die Geschosse drüben ein.

Schließlich kommen wir ihm sehr schnell näher. Ich kann erkennen, daß er gestoppt hat; endlich hat er also genug. Der Prisenoffizier erzählte mir nachher, daß die Hälfte der Brücke glatt abgerissen und die Decks förmlich zerfetzt waren. Als ich den englischen Kapitän frage, was er sich bei dem Unsinn eigentlich gedacht habe, gibt er mir zu, er habe ja eigentlich keine Hoffnung auf ein Entkommen gehabt; aber es sei Befehl von der

Regierung, kein Mittel unversucht zu lassen. Ich weise ihn auf das unnütze Opfer seiner Mannschaft hin, aber er meint gelassen:

„Well, that's the war."[1])

Auch scheinen ihn seine Toten und die recht übel zugerichteten Verwundeten recht wenig zu bekümmern. Als Merkwürdigkeit erzählt er mir, daß der Offizier, der neben ihm auf der Brücke gestanden habe, von einem Volltreffer reinweg fortgeblasen worden sei. Ich bin über die Kaltblütigkeit des Mannes einigermaßen erstaunt, erfahre aber erst später, daß der Prisenoffizier ihn zunächst recht jämmerlich angetroffen hat, und daß ihn erst einige Whiskys in diesen kampflustigen Zustand versetzt haben. Das Schiff heißt „Governor" und ist 6000 Tonnen groß. Es fährt im Dienste der englischen Admiralität.

Sehr bedauere ich in diesen Tagen unseren armen Arzt, der in der letzten Zeit schon keine Ruhe bei Tag und Nacht gehabt hat. Der arme Oberheizer Wessels ist auch noch gestorben. Von unseren Schwerverwundeten ist jetzt nur noch einer, der Oberheizer Krüger, am Leben. (Leider starb auch dieser kurz nach seiner Einbringung in das

[1]) Das ist eben der Krieg.

Lazarett Kiel am 24. 3.) Jetzt bekommt der Arzt noch eine ganze Anzahl recht schwer Verwundeter hinzu. Wenn jetzt noch ein Schiff kommen sollte, so weiß ich nicht, ob ich mich nicht doch werde überwinden müssen, es laufen zu lassen.

15. März 1917.

Wir nähern uns den zu erwartenden feindlichen Aufklärungslinien. Alle anderen Überlegungen müssen wir fallen lassen und das Hauptaugenmerk jetzt auf den Durchbruch richten. Auf der Brücke werden die Ausguckposten verstärkt, zwei Offiziere bleiben beständig auf Wache. In unsichtigem Wetter und bei Dunkelheit bleibt die Mannschaft ständig an den Geschützen. Die Arbeitskraft des ganzen Schiffes muß während der nächsten Tage aufs äußerste angespannt werden. Jeder weiß das, und alle sind mit Feuereifer dabei.

16. März 1917.

Wir fahren jetzt mitten in dem sogenannten englischen Blockadegebiet. Es ist helles und sehr klares Wetter, aber nichts von irgendeiner Rauchwolke am ganzen Horizont. Der Wind bleibt günstig, er weht immer von achtern und schiebt die „Möwe“ nach Hause. Während der ganzen Zeit, in der das Schiff unter meinem Kommando

im Dienst gewesen ist, ist noch nie eine so gute Geschwindigkeit erzielt worden wie in diesen Tagen. Dem leitenden Maschinisten, der es verstanden hat, Kessel und Maschinen so vorzüglich instand zu halten, trotzdem sie die letzten vier Monate lang fast ohne Unterbrechung gekurbelt haben, kann ich kein besseres Zeugnis ausstellen, ebenso den Heizern vor den Kesseln, die infolge des Verlustes ihrer Kameraden mit erheblichen Überstunden arbeiten müssen.

Die Gefangenen, die ja wissen, daß sie jetzt in der Nähe ihrer Heimat sind, mögen wohl ihre Ohren gespitzt haben in der Hoffnung auf einen rettenden englischen Kreuzer. Einer der englischen Kapitäne erzählte mir später, sie hätten sich darüber unterhalten, was ich wohl tun würde, wenn zum Beispiel ein englischer Panzerkreuzer mich angriffe. Man sei im Gefangenenraum verschiedener Meinung gewesen, und er würde gern wissen, wie ich darüber denke. Ich sagte ihm, da die „Möwe" ein Kriegsschiff sei, würde ich den Kampf selbstverständlich angenommen haben; die Möglichkeit eines glücklichen Torpedoschusses gäbe mir doch immerhin eine Chance, selbst ein viel stärkeres Schiff zu vernichten. Darauf meinte er, ob ich

denn gar keine Rücksicht auf die vielen Gefangenen genommen haben würde; bei einem solchen Gefecht würden doch die 800 Menschen, die an Bord waren, mit ziemlicher Sicherheit umgekommen sein. Ich stellte die Gegenfrage, was er von einem deutschen Kommandanten halten würde, der ein Gefecht mit Rücksicht auf die eigene Besatzung nicht annähme und ob er erwarte, daß ich mit 400 gefangenen Engländern vorsichtiger umgehen solle als mit den eigenen Leuten? Er überlegte das eine Weile und meinte dann, er müsse mir recht geben.

17. bis 19. März 1917.

Allmählich wird es nicht mehr möglich, die Gedanken an die Heimat zurückzudrängen, wie ich es bisher getan habe. Der Kurs geht ja jetzt südlich, und mit jeder Umdrehung kommt man dem Vaterlande und allen, die man bald wiederzusehen hofft, näher. Zuerst hat man nach Monaten gezählt, dann nach Wochen, dann Tagen und nun nach Stunden. Allerdings kommt uns die Zeit recht lang vor, denn die Tage dort oben im Norden wollen gar nicht aufhören, und die Nächte sind infolge von Nordlicht bedenklich hell. Aber auch in der Nordsee zeigt sich kein feindliches Schiff. Sorgfältig vermeiden wir das U-Boot-Sperrgebiet.

Vom eignen U-Boot in letzter Stunde erledigt zu werden, wäre denn doch ein schlechtes Ende gewesen. Einmal kommen wir dicht an die Grenze des Gebietes, dort, wo es hart an die norwegische Küste heranreicht. Wir passieren diese Gegend während der Nacht und sehen zu unserer Freude hell erleuchtete Dampfer in großer Zahl nach Norden fahren. Sie alle, die früher englische Häfen angelaufen haben, meiden jetzt ängstlich die englische Küste und scheuen den großen Umweg nicht, um sicher über den Ozean zu kommen. Während der ganzen Zeit habe ich nicht einen einzigen neutralen Dampfer mit Kurs auf England gesehen; der Schaden, den unsere Feinde jetzt dadurch haben, daß die neutrale Schiffahrt das U-Boots-Sperrgebiet vermeidet, muß unermeßlich sein, und die Zahlen, die uns monatlich bekannt werden, geben nur ein schwaches Bild der Schädigung des feindlichen Handels. Der Ausfall, der durch die erheblich geringere Zahl neutraler Schiffe entsteht, die England anlaufen, kommt dem Verlust durch Versenkungen mindestens gleich. Wie lange unsere Gegner das aushalten können, ist nur eine Frage der Zeit. Für mich ist es jedenfalls ein stolzes Gefühl, mit eigenen Augen erkennen zu können, daß Eng-

land nicht mehr den europäischen Ländern diktiert, auf welchem Wege Handelsschiffe fahren dürfen.

20. März 1917.

So geht der letzte Tag ohne Störung vorüber und auch die letzte Nacht. Es ist herrliches, klares und sehr kaltes Wetter. Schnell sollen wir noch etwas von dem strengen Winter zu spüren bekommen, der dieses Jahr die Heimat besucht hat. Der anbrechende Morgen sieht uns schon zwischen neutralen Inseln, also in Sicherheit. In der Nähe des Landes finden wir das erste dicke Eis. Dicht unter der Küste erlaube ich den Neutralen, die die letzten drei Tage ebenso wie alle anderen Gefangenen unter Deck haben verbleiben müssen, an die Luft zu kommen. Es ist amüsant zuzusehen, wie sie zuerst, geblendet vom hellen Tageslicht, um sich gucken und wie dann die Freude auf ihren Gesichtern sich spiegelt, daß diese für sie wenig angenehme Zeit nun bald vorüber sein wird. Einige Dänen begrüßen aus nächster Nähe ihre Heimat.

Zahlreiche Fahrzeuge tauchen auf, alle inmitten einer riesigen Eismasse, die sich an einzelnen Stellen zu wirklichen Eisbergen zusammengestaut hat.

Während sich die „Möwe“ langsam durch das

Eis Bahn bricht, kommt ein kleines Fahrzeug auf uns zugefahren. In der Nähe ist zu erkennen, daß am Bug ein Geschütz steht, das auf uns gerichtet ist. Jetzt steigt drüben auch das Signal, das wir während der Reise so oft gebraucht haben: „M. N." — d. h.: „Stoppen Sie sofort!" Aber achtern erkennen wir die deutsche Kriegsflagge. Das ist der erste Gruß, den die Heimat uns schickt. Jetzt setzen wir unsere Kriegsflagge und unser Erkennungszeichen, das dann schließlich mit drei Hurras quittiert wird.

Nun haben wir noch zwölf Stunden bis Kiel. Die Zeit wird benutzt, um uns wieder ein kriegsschiffmäßiges Aussehen zu geben, damit wir ebenso, wie wir vor vier Monaten den Hafen verlassen haben, wieder einlaufen. Funkentelegraphisch melden wir uns bei allen vorgesetzten Behörden an. Als erste Antwort geht ein herzliches Begrüßungstelegramm vom Flottenchef ein. Ich lasse es vervielfältigen und in allen Mannschaftsräumen aushängen.

Als wir in Kiel auf unserem Ankerplatz ankamen, war es beinahe zwei Uhr nachts geworden. Eine ganz besondere Ehre und Freude erwartete uns hier: Seine Königliche Hoheit Prinz Heinrich von

Preußen kam mit seinem Boot längsseit. Er war der erste, der uns zu Hause begrüßte. Seine Königliche Hoheit ließ es sich nicht nehmen, trotz der späten Stunde die Gefangenenräume zu besichtigen, und brachte mich dann noch auf das Flottenflaggschiff, wo ich die Ehre hatte, vom Flottenchef begrüßt zu werden.

Viel Auszeichnungen und Ehrungen sind auch diesmal dem Schiff von seinem Allerhöchsten Kriegsherrn zuteil geworden. Aus allen Teilen des Vaterlandes hat man uns freudige Anteilnahme an dem Gelingen der zweiten Fahrt zu erkennen gegeben. Ich habe zahlreiche Bitten erhalten, auch von dieser „Möwe“-Fahrt wieder zu erzählen. Hoffentlich ist es mir geglückt, mit diesen Aufzeichnungen, die ich unterwegs gemacht habe, ein Bild zu geben von dem Leben an Bord eines Hilfskreuzers.

„Der bekannte Verlag steht in vorderster Reihe in Hinblick auf den den Augenblick weit überragenden Wert seiner Veröffentlichungen."

Freie Bildungsblätter

Kriegsbücher

des

Perthesverlages

„Sehr gewählt sind ‚Perthes' Schriften zum Weltkrieg'... jede einzelne eine wirkliche Bereicherung..."

Kriegsratgeber des Dürerbundes 1915/16